(2) 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ട് (അമെന്റ്മെന്റ്) ബില്ലിന്റെ അവതരണവും സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്കയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയവും

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ)*: സർ, 2005-ലെ കേരളാ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫയർ ഫണ്ട് (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഓർഡിനൻസ് പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട് സത്വര നിയമനിർമ്മാണം നടത്താനുണ്ടായ സാഹചര്യം വിശദീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സ്റ്റേറ്റ്മെന്റും ഞാൻ മേശപ്പുറത്തു വയ്ക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ)*: സർ, 2005-ലെ കേരളാ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫയർ ഫണ്ട് (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ ക്ഷേമവും മേവനനിർമ്മാണവും തൊഴിലും സംബന്ധിച്ച VII-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

റവന്യൂവും നിയമവും വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. കെ. എം. മാണി)*: ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ)*: സർ, എനിക്ക് ചില വിശദീകരണങ്ങൾ പറയാനുണ്ട്.

ശ്രീ. കൊടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് കിട്ടിയിട്ടില്ല.

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ: സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് ഞാൻ മേശപ്പുറത്തുവച്ചു. മേശപ്പുറത്തു വച്ചശേഷമേ അതു കിട്ടുകയുള്ളൂ. മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബില്ലിന്റെ ഒറിജിനൽ ആക്ട് 1985-ലെ ആക്ടാണ്. ഇത് 1986-ൽ നിലവിൽ വന്ന ഒരു ക്ഷേമ പദ്ധതിയാണ്. ഇപ്പോഴത്തെ കണക്കനുസരിച്ച്, കേരളത്തിൽ ഏകദേശം 10 ലക്ഷത്തിലധികം തൊഴിലാളികൾ പണിയെടുക്കുന്ന ഒരു മേഖലയാണിത്. 1986-ൽ നിയമം നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ എല്ലാ തൊഴിലാളികളേയും കവർ ചെയ്യത്തക്ക നിലയിൽ, അവർക്കെല്ലാവർക്കും ആനുകൂല്യം ലഭിക്കത്തക്കനിലയിലുള്ള ഒരു നിയമമാണ് പാസ്സാക്കിയതെങ്കിലും കഴിഞ്ഞ പത്തു പതിനാറു വർഷത്തെ ഇതിന്റെ നടത്തിപ്പിൽ നിന്ന് എന്തിനുവേണ്ടിയാണോ ഈ ക്ഷേമപദ്ധതി ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത് ആ ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇപ്പോഴത്തെ കണക്കനുസരിച്ച് ഇതിൽ കവർ ചെയ്തിട്ടുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 16,814 മാത്രമാണ്. ഇപ്പോൾ 730,000 വാഹനങ്ങൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. പല മേഖലകളിലായി, സ്റ്റേജ് കാര്യേജസ്, ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകൾ, ലോറി, മിനിലോറികൾ, ടാക്സി, ആട്ടോറിക്ഷ, ട്രാക്ടർ, ട്രെയ്ലർ എന്നിവയടങ്ങുന്ന 730,000 വാഹനങ്ങൾ ഓടുമ്പോൾ അതിൽ 16,000

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വാഹനങ്ങൾ മാത്രമേ ഇതിൽ കവർ ചെയ്യാൻ പറ്റുന്നുള്ളു. അതുപോലെ, 10,50,000-ത്തിൽപ്പരം തൊഴിലാളികളെ അംഗങ്ങളാക്കേണ്ട ഈ ബോർഡിൽ ഇതുവരെ അംഗങ്ങളായിട്ടുള്ളത് 57,000-ത്തിൽ താഴെ മാത്രമാണ്. അതുപോലെതന്നെ, നിലവിലുള്ള കോൺട്രിബ്യൂഷൻ വ്യവസ്ഥ അനുസരിച്ച് തൊഴിലാളികൾ അവരുടെ ശമ്പളത്തിന്റെ 8 ശതമാനം, തൊഴിലുടമ (എട്ടും അഞ്ചും ഉൾപ്പെടെ) 13 ശതമാനം എന്നിങ്ങനെ 21 ശതമാനമാണ് തൊഴിലാളികളുടെ മൊത്തം വിഹിതത്തിൽ നിന്ന് ഈ ഫണ്ടിലേക്ക് അടയ്ക്കേണ്ടത്. നിലവിലിരിക്കുന്ന രക്ഷപദ്ധതി അനുസരിച്ച് ഓരോ ബസ്സിലേയും തൊഴിലാളികളെ നിർണ്ണയിച്ച് അവരുടെ ഡിറ്റർമിനേഷൻ ഓർഡർ കൊടുക്കുന്നതനുസരിച്ചാണ് ഇവർ തുക അടയ്ക്കേണ്ടത്. ഒരു ജില്ലയിൽ ഒരു ഓഫീസറാണ് ഇതിനുവേണ്ടി ഉള്ളത്. ഒരു ഓഫീസർ എത്ര ഡിറ്റർമിനേഷൻ ചിട്ടയായി നോക്കിയാലും നാൽപ്പതോ അമ്പതോ വാഹനങ്ങളിൽ കൂടുതൽ ഒരു മാസം അസ്സസ് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ 500 വാഹനങ്ങൾ ആണ് ഒരു ജില്ലയിൽ ഒരു വർഷം അസ്സസ് ചെയ്യുന്നത്. ആ അസ്സസ്മെന്റ് തന്നെ മിക്കവാറുമെല്ലാം ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. 2500-ഓളം അപ്പീലുകൾ ഇപ്പോൾ തന്നെ പെൻഡിംഗിലാണ്. ശരാശരി ഇതിന്റെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് എക്സ്പെൻസസ് ഒന്നര കോടി രൂപയോളം വരുമ്പോൾ വിവിധ തൊഴിലാളികൾക്കായി ഒരു വർഷം 10 ലക്ഷത്തിൽ താഴെ തുകയാണ് ശരാശരി ആനുകൂല്യങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഒന്നര കോടി രൂപ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് എക്സ്പെൻസസ് ആയി ചെലവാക്കി. ഏകദേശം 100 കോടിയോളം രൂപ പിരിച്ചെടുക്കേണ്ട സ്ഥാനത്ത് പരമാവധി പിരിച്ചെടുക്കുന്നത് എട്ടു കോടി രൂപയാണ്. ഇങ്ങനെ മുമ്പോട്ടു പോകുന്തോറും ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ നിലനിൽപ്പു തന്നെ അപകടത്തിലാകുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് ഇതിനെക്കുറിച്ച് പുനർവിചിന്തനം ഉണ്ടായത്. അതോടൊപ്പം ബസ് ഓപ്പറേറ്റേഴ്സ് ഹൈക്കോടതിയെ സമീപിച്ചു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു കോടതി വിധി ഉണ്ടായി. ഇത് ഇങ്ങനെ തുടർന്നുപോകുന്നതിൽ അർത്ഥമില്ല, അതുകൊണ്ട് ഇത് ക്രമീകരിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്, ഇത് എല്ലാ തൊഴിലാളികൾക്കും ബാധകമാകത്തക്ക നിലയിലും, അവർക്കെല്ലാം ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിക്കത്തക്ക നിലയിലും ഓടുന്ന എല്ലാ വാഹനങ്ങളേയും ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിനും അനുചിതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനുമായി സമയബന്ധിതമായി ഇത് നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ഹൈക്കോടതി വിധി വന്നതിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ അമെന്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന് ചില മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുകയാണ്. പുതിയ മാറ്റങ്ങളനുസരിച്ച് ഒരു വാഹനത്തിൽ എത്ര തൊഴിലാളികൾ എന്ന് നിശ്ചയിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ നിശ്ചിത വിഹിതം, ഇപ്പോൾ തീരുമാനിക്കുന്നതനുസരിച്ചാണെങ്കിൽ ഒരു ബസ്സിൽ ഒരു തൊഴിലാളിക്കു മാത്രം ഒരു മാസം 350 രൂപ, സ്റ്റേജ് കാര്യേജസ് തൊഴിലാളികൾ മിനിമം ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. മിനിമം നാല് എന്നാണ് സ്കീമിൽ വിഭാവന ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ 1400 രൂപ വച്ച് 16,800 രൂപ ഒരു വർഷം അടയ്ക്കണം. അതേ സ്ഥാനത്ത് ഒരു ബസ്സുടമ അടച്ചു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് 45,000 രൂപയാണ്. പക്ഷേ അങ്ങനെ കുറയ്ക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഏഴു ലക്ഷം വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ കവർ ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞാൽ എല്ലാ ആനുകൂല്യങ്ങളും കൊടുത്തുകൊണ്ടുതന്നെ 10 ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികളെ ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരാം. പത്തു ലക്ഷം തൊഴിലാളികൾ പണിയെടുക്കുന്ന ഈ മേഖലയിലെ മുഴുവൻ തൊഴിലാളികൾക്കും കൂടുതൽ ആനുകൂല്യങ്ങളും ക്ഷേമപ്രവർത്തനങ്ങളും നടത്താൻ കഴിയുന്ന ഒരു വിപുലമായ മാറ്റം വരുത്താൻ ഈ അമെന്റ്മെന്റിലൂടെ കഴിയും. അതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ അമെന്റ്മെന്റ് മൂവ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഫണ്ട് ബിൽ ഇപ്പോഴാണെങ്കിൽ ഓരോ വർഷവും വിഹിതം തൊഴിലാളി നേരിട്ട് ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ അടയ്ക്കുകയാണ്. പലപ്പോഴും പലരും അടയ്ക്കുകയില്ല. അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടോ മൂന്നോ പേർ വച്ച് പകുതി ടാക്സ് അടയ്ക്കും. ലോറികളും മിനിലോറികളും ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകളും ഇതിന്റെ കവറേജിൽ വന്നിട്ടില്ല. ഒന്നരക്കോടി രൂപ ഭരണപരമായി ചെലവാക്കിയാൽപ്പോലും ഇത്രയും കവർ ചെയ്യാൻ പറ്റുന്നില്ല. നമ്മൾ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്ന പുതിയ അമെന്റ്മെന്റ് അനുസരിച്ച് ഒരു വാഹനത്തിന് ഇത്ര തൊഴിലാളികൾ എന്ന് തീരുമാനിച്ച് ആ തൊഴിലാളികളുടെ വിഹിതവും തീരുമാനിച്ചാൽ ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നതോടൊപ്പം ക്ഷേമപദ്ധതിയിലും വിഹിതം അടയ്ക്കണം. ടാക്സ് അടയ്ക്കാൻ പോകുമ്പോൾ തൊഴിലാളികളുടെ വിഹിതം അടച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നൊരു സർട്ടിഫിക്കറ്റ് കൂടി ടാക്സിന്റെ റെമിറ്റൻസിൽ വയ്ക്കണം. അതടച്ചുവെങ്കിൽ മാത്രമേ ടാക്സ് സ്വീകരിക്കൂ എന്ന ഒരു നിബന്ധനയാണ് ഇപ്പോൾ വച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഇത് കൃത്യമായി അടയ്ക്കുകയും, ഇത്രയും തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇതിന്റെ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുകയും ചെയ്യും. തൊഴിലാളികൾക്ക് നേരിട്ട് ബോർഡിൽ അംഗങ്ങളാകാം. ഇപ്പോഴാണെങ്കിൽ തൊഴിലാളികളുടെ കൂടി വിഹിതം മുതലാളിമാർ പിടിച്ചടയ്ക്കണമെന്നുള്ളതാണ് രീതി. അത് പ്രായോഗികമായി നടക്കുന്നില്ല. ഇതെല്ലാം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെ ഒരു അമെന്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ അമെന്റ്മെന്റ് ബില്ലിൽ ചെറിയ ഒരു അമെന്റ്മെന്റ് മാത്രമേയുള്ളൂ. ഒരു സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്ന സമയത്ത് വാഹനമുടമകൾ ഹാജരാക്കേണ്ടതാണ് എന്ന ഒരു അമെന്റ്മെന്റ് മാത്രമാണ് വരുന്നത്. ഇങ്ങനെയൊരു അമെന്റ്മെന്റ് ഇല്ലെങ്കിൽ ടാക്സ് സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ ഇത് ഇൻസിസ്റ്റ് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെയൊരു അമെന്റ്മെന്റ് കൂടി വേണ്ടിവന്നത്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ക്ഷേമനിധിയിലേക്ക് ഉടമകളുടെ, പ്രൊപ്രൈറ്റേഴ്സിന്റെ അംശദായം അവരല്ലേ ഇപ്പോൾ അടച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ: അവരാണ് അടയ്ക്കുന്നത്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: അവർ അടയ്ക്കുന്നില്ലെന്നുള്ള ഒരു സ്ഥിതി ഇപ്പോൾ ഉണ്ട്. അതിന് എന്തു നിർദ്ദേശമാണുള്ളത്?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ: ടാക്സ് അടയ്ക്കണമെങ്കിൽ അംശദായം അടയ്ക്കണം.

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ചെയർമാൻ ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി]

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: Sir, I move that— "This House resolves to disapprove the Kerala Motor Transport Workers Welfare Fund (Amendment) Ordinance, 2005 (Ordinance No. 8 of 2005)". ഒരുകാര്യം സൂചിപ്പിക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കുമെന്ന് തോന്നുന്നു. കാരണം നിലവിലിരുന്ന ഒരു കീഴ്വഴക്കത്തിനു വിപരീതമായി ആരോ കൊടുത്ത ഒരു ഉപദേശം സ്വീകരിക്കേണ്ടി വന്നതുകൊണ്ടാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറിൽ നിന്ന് ഇന്നലെ നിരാകരണപ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കാനുള്ള ആതറൈസേഷൻ ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജന് നിഷേധിച്ചത്.

മി. ചെയർമാൻ: അതൊക്കെ കഴിഞ്ഞുപോയ കാര്യമല്ലേ? ചെയറിൽ നിന്നും റുളിംഗ് നൽകി അനുകൂലമായി കിട്ടിയതിനെക്കുറിച്ച് പിന്നെ എന്തിനാണ് പറയുന്നത്?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: അനുകൂലമായി വന്നത് എനിക്കു മാത്രമല്ല, പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള ഞങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറവായതുകൊണ്ടാണ് ഇപ്പോൾ ഭരണകക്ഷിയുടെ എണ്ണവും കുറഞ്ഞുവരുന്നു, അപ്പോൾ ഞങ്ങൾക്ക് കിട്ടുന്ന അവസരം സംരക്ഷിച്ചെടുക്കാനുള്ള പരിശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ്, ഞാൻ ഈ ബില്ലിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒന്നുരണ്ട് കാര്യങ്ങൾ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ക്ഷേമനിധിയിലേക്കുള്ള മുതലാളിമാരുടേയും തൊഴിലാളികളുടേയും വിഹിതത്തിന് സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ചിരിക്കുന്ന സ്കീമും ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനവും വന്നിട്ടുണ്ട്. 2005 ജൂൺ 7-ാം തീയതി 1284-ാം നമ്പർ ഗസറ്റ് ആയിട്ടാണ് വന്നിരിക്കുന്നത്. പക്ഷേ ഇവിടെ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് 1281 എന്നാണ്. ഒരു അസാധാരണ ഗസറ്റായി പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിരിക്കുന്നതിൽ തൊഴിലാളികളുടെ വിഹിതം സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ചിരിക്കുന്ന പുതിയ സ്കീമിൽ നിജപ്പെടുത്തുമെന്നാണല്ലോ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. സെക്ഷൻ 4-ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് മറ്റു ക്ഷേമനിധികളിൽ ഈ തുക ആക്ടിൽ തന്നെയാണ് നിർണ്ണയിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്നാണ്. ഓർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിച്ചതിനുശേഷം 2005 ജൂൺ 7-ാം തീയതി 1284-ാം നമ്പർ അസാധാരണ ഗസറ്റായി സ്കീം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു. ഈ സ്കീമിലെ വ്യവസ്ഥയനുസരിച്ച് 4 ജോലിക്കാരുള്ള ഒരു ഉടമ ഉദ്ദേശം 1400 രൂപയാണ് വിഹിതമായി അടയ്ക്കേണ്ടിവരുന്നത്. തൊഴിലാളി വിഹിതം 150 രൂപയുമാണ്. അതിൽ മുതലാളിമാരുടെ വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന അഭിപ്രായമാണ് ഈ കാര്യത്തിൽ എനിക്ക് നിർദ്ദേശമായി വയ്ക്കാനുള്ളത്. 150 രൂപ തൊഴിലാളികളുടെ കൈയിൽനിന്നും പിടിക്കുകയും ഉടമകൾക്ക് 1400 രൂപയായി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത് വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു തുക നിശ്ചയിക്കാൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തയ്യാറാകണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായമാണ് എനിക്കുള്ളത്. ഇന്നത്തതിനേക്കാൾ മെച്ചപ്പെട്ട ഒരു തുകയുണ്ടാക്കുകയെന്നത് ആവശ്യമാണ്. ഈ അമെന്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവരാൻ സർക്കാരിനെയും ഈ വ്യവസായത്തിലെ ഇതര സംഘടനകളേയും നിർബന്ധിതമാക്കിയത് ഇന്ന് വ്യവസായത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന അരാജകാവസ്ഥയാണെന്നുള്ള സത്യം നാം വിസ്മരിച്ചിട്ട് കാര്യമില്ല. ക്ഷേമനിധിയിൽ തൊഴിലാളികളെ അംഗമാക്കുന്നതിലും അതുപോലെതന്നെ അവരുടെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിലും യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇന്ന് വളരെയധികം തിരിമറികൾ നടക്കുന്നു എന്നുള്ളത് മന്ത്രിയുടെ വിശദീകരണത്തിലൂടെ തന്നെ വ്യക്തമായി കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്ന ഈ അമെന്റ്മെന്റിന്റെ അടിസ്ഥാനം എന്നുപറയുന്നത് ആ തിരിമറി ഒഴിവാക്കിയെടുക്കാൻ ടാക്സ് അടയ്ക്കുമ്പോൾ അതിനോടൊപ്പം അംശാദായംകൂടി അടയ്ക്കണമെന്നാണ്. അത് നല്ലൊരു കാര്യമാണ്. ഞാൻ അതിനെ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. പക്ഷേ ഞാൻ എന്തുകൊണ്ടാണ് അതിനെ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നു ചോദിച്ചാൽ മുതലാളിമാർക്കുള്ള വിഹിതം 1400 രൂപയാക്കി കൊടുക്കുക എന്നുള്ള ഈ മുതലാളി പക്ഷപാതം അങ്ങ് ഉപേക്ഷിക്കണം, എന്നിട്ട് മുതലാളി വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അത് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്നതാണ് എന്റെ നിരാകരണത്തിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട പോയിന്റ്. അങ്ങനെ വർദ്ധിപ്പിച്ചുവെങ്കിൽ മാത്രമേ ഈ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റും ഈ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഇതര സംഘടനകളും ആഗ്രഹിക്കുന്ന തരത്തിൽ ഫലപ്രദമായ വിധത്തിൽ ക്ഷേമനിധിയിൽ ഇന്നുള്ള പോരായ്മകൾ പരിഹരിച്ചുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുകയുള്ളു. നിർബന്ധമായും അങ്ങ് അതിലൊരു പുനഃപരിശോധനയ്ക്ക് തയ്യാറാകണം. ഇപ്പോൾ 16,000 രൂപ എന്നുപറഞ്ഞാൽ നല്ല ഒരു പനിക്കില്ല. നല്ലൊരു പനി വന്നാൽ ചികിത്സിക്കാനുള്ള കാശില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ 16,000 രൂപ എന്നത് കാലാനുസൃതമായി വർദ്ധിപ്പിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുതലാളിത്ത പക്ഷപാതസമീപനം സ്വീകരിക്കുന്നു എന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ ആരോപണം. അത് മാറ്റി തൊഴിലാളി പക്ഷത്തുനിന്നുകൊണ്ട് തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നുള്ള തരത്തിൽ, പ്രവർത്തിക്കണം. എൻ.ടി.പി.സി. സമരം സംഘടിപ്പിച്ചതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ ഒരു സബ്മിഷൻ കൊണ്ടുവരുന്നുണ്ട്. ഇവിടെ മുതലാളി പക്ഷപാതത്തിൽ നിന്ന് മാറി കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ വ്യവസായങ്ങളിലും കുഴപ്പമുണ്ടാക്കുന്നത് സി.ഐ.ടി.യു.വും എ.ഐ.ടി.യു.സി.യും എന്നാണ് പറയുന്നത്. അവിടെ അങ്ങാണ് വന്ന് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തത്. ഐ.എൻ.ടി.യു.സി.യും സി.ഐ.ടി.യു.വും ഒന്നും അവിടെ സമരം നടത്തുന്നില്ല, അവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി വന്നാണ് എൻ.ടി.പി.സി.യുടെ വാതിൽക്കൽ കൺവെൻഷൻ നടത്തി സമരവും പ്രഖ്യാപിച്ച് പോയിരിക്കുന്നത്. പിന്നെ എങ്ങനെയാണ് കേരളത്തിൽ വ്യവസായം വരുന്നത്? ഐ.എൻ.ടി.യു.സി.യും, സി.ഐ.ടി.യു.വും, എ.ഐ.ടി.യു.സി.യും, യു.ടി.യു.സി.യും എല്ലാം ചേർന്ന് മെമ്മോറാണ്ടം തന്നാണ് ആ കോൺഫറൻസ് നിർത്തിയത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ):* സർ, അവിടെ സി.ഐ.ടി.യു. നേതാക്കൾ മാനേജുമെന്റുമായി ചേർന്നുകൊണ്ട് ഈ തൊഴിലാളികൾക്കെതിരായികഴിയാവുന്ന വിധത്തിൽ പാര പണിഞ്ഞു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നുള്ളതും കൂടി പറയണം.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: എൻ.ടി.പി.സി.യുടെ മാനേജുമെന്റ് എന്നുപറയുന്നത് നമ്മുടെ ഗൾഫാർ അലിയല്ല, അത് അങ്ങ് മനസ്സിലാക്കണം. അതുസംബന്ധിച്ച് ഞാനൊരു സബ്മിഷൻ കൊണ്ടുവരുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അവിടെ ഈ തൊഴിലാളികളുടെ കൂടെനിൽക്കാൻ തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി തയ്യാറാകണം.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ഒരു പരാമർശം നടത്തുമ്പോൾ അത് കുറേക്കൂടി ഗൗരവമുള്ള വിഷയമാകും. ഇത് കേന്ദ്ര പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനമാണ്. ആ കേന്ദ്ര പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനവും ഒരു ഉടമയും തമ്മിൽ, രണ്ടും ഒരുപോലെയാണെന്നുള്ള ധാരണയിൽ തൊഴിൽ മേഖലയെ നമ്മൾ സമീപിക്കാമോ, അത് ശരിയാണോ?

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ ബാബു ദിവാകരൻ):* സർ, എൻ.ടി.പി.സി.യുടെ ഒരു തൊഴിലാളിയുമില്ല. അവിടുത്തെ വൻകിട കോൺട്രാക്ടർർക്ക്, ഇന്ത്യയിൽ അവർ നടത്തുന്ന കോൺട്രാക്ട് സൈറ്റിലെ വർക്കേഴ്സിനുവേണ്ടി എൻ.ടി.പി.സി.യുടെ പേരുപറഞ്ഞു നടത്തുന്ന കോൺട്രാക്ട് വർക്കിൽ ഇടപെടുന്ന തൊഴിലാളികളെക്കുറിച്ചാണ് പറഞ്ഞത്. എൻ.ടി.പി.സി.യുമായിട്ടല്ല അവിടെ തർക്കം.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: എൻ.ടി.പി.സി.യുടെ കോൺട്രാക്ട് വർക്കിൽ ഐ.എൻ.ടി.യു.സി., എ.ഐ.ടി.യു.സി., എന്നീ സംഘടനകൾ.....

മി. ചെയർമാൻ: ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ, അങ്ങ് ബില്ലിന്റെ പരിധി വിട്ടുപോവുകയാണ്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ഞങ്ങൾ ഏകകണ്ഠമായി തീരുമാനിച്ച് പറഞ്ഞിട്ട് ബി.എം.എസ്.-മായി ചേർന്ന് തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ യൂണിയൻ നടത്തിയ സമരത്തിന് demand notice ഉൾപ്പെടെ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യാം. അപ്പോൾ അങ്ങേയ്ക്ക് മനസ്സിലാകും. ചില ആളുകൾ പറഞ്ഞതനുസരിച്ച് തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ഇന്ത്യൻ പ്രധാനമന്ത്രി തറക്കല്ലിട്ട ഒരു സ്ഥാപനത്തിന്റെ മുമ്പിൽ കൊണ്ടുവന്ന് യൂണിയനുണ്ടാക്കാനായി പ്രസംഗിച്ചത് ഒരിക്കലും ശരിയായില്ല. അത് ഇവിടെ വ്യവസായ സംരംഭങ്ങൾ വരാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്നതാണ്. പ്രധാനമന്ത്രി തറക്കല്ലിട്ടതിന്റെ മുമ്പിൽ വന്ന് സംസ്ഥാന തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി യൂണിയൻ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തുവെന്നുപറഞ്ഞാൽ എങ്ങനെയിരിക്കും?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ)*: ഇത് നിങ്ങളുടെ പോളിസിയാണെങ്കിൽ പറയണം. പ്രധാനമന്ത്രി തറക്കല്ലിടുന്ന ഒരു സ്ഥലത്തും യൂണിയനുണ്ടാക്കില്ലെന്ന് സി.ഐ.ടി.യു. പറയുകയാണെങ്കിൽ ഞാൻ സമ്മതിച്ചു.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: അവിടെ ഐ.എൻ.ടി.യു.സി., സി.ഐ.ടി.യു., യു.ടി.യു.സി., എ.ഐ.ടി.യു.സി. എന്നിവരുൾപ്പെടെയുള്ള അംഗീകൃത ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുണ്ട്. ഞങ്ങളവിടെ വ്യവസ്ഥാപിതമായിട്ടുണ്ട്. അതിൽ അങ്ങയുടെ യൂണിയനും ഉൾപ്പെടണമെന്ന അഭിപ്രായമുണ്ടെങ്കിൽ അത് അതിന്റെ വേദിയിൽ ചർച്ച ചെയ്യാം. പക്ഷേ മന്ത്രിയായിട്ടിരുന്നുകൊണ്ട് അത് ചെയ്യാൻ പാടില്ല. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരനിൽ നിന്നും ഞാൻ പ്രതീക്ഷിച്ചില്ല. ചില കാക്കയിൽ നിന്നും ഞങ്ങൾ സംഗീതം പ്രതീക്ഷിക്കുന്നില്ല. പക്ഷേ ആ പട്ടികയിലാണ് നിങ്ങളെന്നുള്ളത് തെളിയിക്കുകയാണ്. ഞാൻ ബില്ലിലേക്ക് വരികയാണ്. അതുകൊണ്ട് മുതലാളിമാരുടെ വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകണം. അതുപോലെതന്നെ ഈ ബില്ലിൽ പേജ് 9-ൽ പറയുന്നതനുസരിച്ച് ex-gratia Terminal Benefit Fund -ലേക്ക് നീക്കിവയ്ക്കുന്നു. 9-ാം പേജിൽ 45 ഐറ്റം പറയുന്നുണ്ട്. "12 A. Registration and membership — ..... Provided that every employees or self-employed person who has been already registered as a member of the fund as on the date of commencement of the Kerala Motor Transport Workers" Welfare Fund (Amendment) Act, 2005 shall get himself re-registered with the Board within a period of one month of such commencement as specified in the Scheme. ഞാൻ എല്ലാം വായിക്കുന്നില്ല. എംപ്ലോയർ അടയ്ക്കുന്ന വിഹിതത്തിൽ നിന്നാണ് ഈ തുക വരുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഈ തുക കുറച്ചുകൂടി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവർത്തിച്ച് അടിവരയിട്ടു പറയുന്നത്. ഇതാണ് നമ്മുടെ ഫണ്ടിലേക്കു പോകുന്ന തുക. അതുകൊണ്ട് ഇതു പുനഃപരിശോധിക്കണം. അങ്ങയുടെ മുതലാളിത്ത പക്ഷപാതിത്വം ഇവിടെ തെളിയിച്ചു കഴിഞ്ഞു. സ്കീമിലെ 45 ഇതിനു ഉപോൽബലകമായി ഞാൻ പറഞ്ഞു. ബില്ലിലെ 12 (എ) വകുപ്പിന്റെ പ്രൊവൈസോ അനുസരിച്ച് നിലവിലുള്ള ക്ഷേമനിധി മെമ്പർമാരെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഇതിനകത്തു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 12 (എ) രജിസ്ട്രേഷൻ, അതിനകത്ത് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള അംഗങ്ങളും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യണമെന്നുള്ള മട്ടിലാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. പേജ് നമ്പർ 4-ൽ 12 (എ) രജിസ്ട്രേഷൻ ആന്റ് മെമ്പർഷിപ്പ്, അതിൽ സെക്കന്റ് പാരഗ്രാഫ്, Provided that every employee or self-employed person who has been already registered as a member of the fund as on the date of commencement of the Kerala Motor Transport Workers' Welfare Fund (Amendment) Act, 2005 shall get himself re-registered with the Board within a period of one month of such commencement as specified in the Scheme. ആ പാരഗ്രാഫിൽ നിലവിലുള്ള ക്ഷേമനിധി മെമ്പർമാരും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യണമെന്നാണ് വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്നത്. അങ്ങ് അതു പരിശോധിക്കണം.. നിലവിലുള്ള മെമ്പർമാർ വീണ്ടും അതിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യണമെന്നുള്ള വ്യവസ്ഥ ഒഴിവാക്കണം. നിലവിലുള്ള മെമ്പർമാർക്ക് പുതിയ രജിസ്ട്രേഷൻ വേണ്ടി വരില്ല

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എന്നെങ്കിലും ചേർക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അല്ലെങ്കിൽ അങ്ങനെ വ്യാഖ്യാനിക്കുന്ന സ്ഥിതിയിലേക്ക് ഉടമകൾ വരും. പുതിയ നിയമം അനുസരിച്ച് വീണ്ടും രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടില്ലെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് വിതണ്ഡ വാദമുയർത്താൻ ഉടമകൾക്കു സഹായകരമാകുന്ന സ്ഥിതിയിലേക്ക് അതു വ്യാഖ്യാനിക്കപ്പെടാൻ സാധ്യതയുള്ളതുകൊണ്ട് . . . . . .

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: ക്ലോസ്സ് 8, 12(എ) അതിൽ എഴുതി ചേർത്തിരിക്കുന്നത്, Provided that every employee or self-employed person who has been already registered as a member of the fund as on the date of commencement of the Kerala Motor Transport Workers' Welfare Fund (Amendment) Act, 2005 shall get himself re-registered with the Board within a period of one month of such commencement as specified in the Scheme. അതിൽ കൂടുതൽ എന്താണ് വേണ്ടത്?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: അതു വേണ്ടെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. എന്തിനാണ് റീ രജിസ്ട്രേഷൻ?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: റീ രജിസ്ട്രേഷനല്ല. എന്താണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, shall get himself re-registered എന്നാണ്. എന്താണ് അതിന്റെ അർത്ഥം?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ഞാൻ ഒരു കാര്യം പറയാം. Shall get himself re-registered എന്നത് ദുർവ്യാഖ്യാനം ചെയ്യപ്പെടും. എന്തിനാണ് റീ രജിസ്ട്രേഷൻ വയ്ക്കുന്നത്? നിലവിലുള്ള മെമ്പർമാർ ഒരു മാസത്തിനകം റീ രജിസ്റ്റർഡു ചെയ്യപ്പെടും എന്നാണ് അതിനകത്തു എഴുതി വച്ചിരുന്നതെങ്കിൽ നിലവിലുള്ള മെമ്പർമാരുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ സംരക്ഷിക്കപ്പെടുന്നതായിരിക്കും. കേരളത്തിലെ പ്രൈവറ്റ് മോട്ടോർ രംഗത്ത് നിലവിലിരിക്കുന്ന ക്ഷേമനിധിയെക്കുറിച്ച് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ, അതിന്റെ അടുത്ത അമെന്റ്മെന്റിൽ ടാക്സിന്റെ കാര്യത്തിൽ പറയേണ്ട ഒരു കാര്യമുണ്ട്. കേരളത്തിൽ കുറച്ചു സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളുണ്ട്. ക്ഷേമനിധിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതല്ല ഞാൻ പറയാൻ ഉദ്ദേശിച്ചത്. അങ്ങയ്ക്കു തന്നെ അതറിയാം. അങ്ങു നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന ഒരു കോമോസുണ്ട്. അത്തരത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായത്തിൽ കുറെ സഹകരണ സംഘങ്ങളുണ്ട്. 1988-ലെ കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ടിൽ ഉണ്ടായ അമെന്റ്മെന്റിനുശേഷം സഹകരണ മേഖലയ്ക്കുണ്ടായിരുന്ന എല്ലാ ആനുകൂല്യങ്ങളും നഷ്ടപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. പ്രകാശൻ മാസ്റ്റർ: സാധാരണഗതിയിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി ഗവൺമെന്റിന്റെ യാതൊരു കോൺട്രിബ്യൂഷനും ഈ ഫണ്ടിനകത്തില്ല എന്നുള്ളതാണ് ഇതിന്റെ മുഖ്യനിയമത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട തകരാർ. ആ ഒരു നിർദ്ദേശം കൂടി ഇതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടു ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ടോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ഉണ്ട്. അവിടേയ്ക്കാണ് ഞാൻ വരുന്നത്. സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെക്കുറിച്ച് പറയണമെന്ന് തോന്നിയത് അതുകൊണ്ടാണ്. സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിലെ വർക്കിംഗ് ക്യാപിറ്റലിന്റെയും ഷെയർ ക്യാപ്പിറ്റലിന്റേയും 51 ശതമാനം സർക്കാർ മുതൽ മുടക്കാണ്. സർക്കാർ മുതൽ മുടക്കായതുകൊണ്ടാണല്ലോ ക്ഷേമനിധിയുടെ കാര്യത്തിൽ, തൊഴിലാളി സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഒരു ഇളവ് കൊടുത്തത്. അവർക്ക് കിട്ടിക്കൊണ്ടിരുന്ന എല്ലാ ഫീസ് ആനുകൂല്യങ്ങളും, അവർക്കുള്ള ടാക്സിന്റെ 30 ശതമാനം exemption-ഉം അടക്കം എല്ലാം നാളത്തെ ബില്ലിന്റെ ചർച്ചയിൽ പറയാമെന്നു വച്ചതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ അതിലേയ്ക്കു കടക്കാതിരുന്നത്. സഹകരണ മേഖല ഇന്നനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പരിശോധിച്ചാൽ, തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ എന്നുള്ള നിലയിൽ അവരെ സഹായിക്കാനുള്ള ബാദ്ധ്യത സർക്കാരിനുണ്ട്. ആ ബാദ്ധ്യത സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുന്നില്ല എന്നതുസംബന്ധിച്ച് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബിൽ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന അവസരത്തിൽ, തൊഴിലാളി സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ ഇന്നത്തെ സ്ഥിതി ഈ സഭയിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞാൻ ബാദ്ധ്യസ്ഥനാണ്. ആ കാര്യത്തിൽ തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ഗൗരവമായ വീഴ്ച കാണിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല. നിരവധി തവണ ഈ തൊഴിലാളികൾ അങ്ങയുടെ മുമ്പിൽ മെമ്മോറാണ്ടം സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. കോമോസുണ്ട്, കെ.സി.ടി. ഉണ്ട്, സി.സി.ടി. ഉണ്ട്, പോപ്പുലർ കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് മോട്ടോഴ്സ് ഉണ്ട്. ഇവയെല്ലാം വളരെ നന്നായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളാണ്. ആ സ്ഥാപനങ്ങൾ നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാൻ, തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബില്ലിനെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അതേക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കാം. ഇനി ടാക്സിന്റെ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് പറയാം. ടാക്സ് നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ അവരെക്കുറിച്ച് ഒരു പാരഗ്രാഫ് ഇതിനകത്തു പറയണ്ടേ? അതു ഞാൻ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയോടു പറയാം. വെൽഫെയർ വിഹിതം അടച്ചുകഴിഞ്ഞശേഷം ടാക്സ് അടപ്പിക്കാമെന്ന് അങ്ങു വളരെ ലളിതമായി പറഞ്ഞു. പക്ഷേ ആ ടാക്സിനുണ്ടായിരുന്ന exemption, സഹകരണമേഖലയിൽ നിന്നും പിൻവലിച്ചുപോയ 30 ശതമാനം കൂടി പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ ഇതിനകത്ത് ഒരു വകുപ്പുണ്ടാകും എന്നു ഞാൻ പ്രതീക്ഷിച്ചു. ഈ ടാക്സിന്റെ വിഷയം കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അതും ഈ അമെന്റുമെന്റിന്റെ കൂടെത്തന്നെ കൊണ്ടുവരാമായിരുന്നു. കൊണ്ടു വന്നാലേ പറ്റൂ. ഗസറ്റു നോട്ടിഫിക്കേഷനിൽ കൂടിയാണ് 75 വന്നത്. അതു തിരിച്ചു പിടിച്ചതും ഗസറ്റു നോട്ടിഫിക്കേഷനിലൂടെയാണ്. അപ്പോൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി സഹകരണമേഖലയുടെ ടാക്സിന്റെ exemption കൂടി ചേർത്തിരുന്നുവെങ്കിൽ . . . . (ബഹളം) . . . . മന്ത്രിസഭ എന്നു പറഞ്ഞാൽ കൂട്ടുത്തരവാദിത്വമല്ല? എൽ.ഡി.എഫ്. മന്ത്രിസഭയായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഞങ്ങൾക്ക് ശക്തമായി ഇടപെടാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. ഞങ്ങൾക്ക് ഇപ്പോൾ പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ പരിമിതിയിൽ നിന്നു പറയാനല്ലേ പറ്റൂ. . . . . (ബഹളം). . . . . എന്തായാലും കോമോസ് എന്ന ഒരു സ്ഥാപനമുണ്ട്. അതു ബഹുമാന്യനായ ഒരു വലിയ തൊഴിലാളി പ്രവർത്തകൻ സ്ഥാപിച്ചതാണ്. അത് ഓർമ്മ കാണുമല്ലോ? അദ്ദേഹത്തെ മറക്കാതെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലുമൊക്കെ ചെയ്യുന്നത് നല്ലതായിരിക്കും. ആളിനെക്കുറിച്ചൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് അതുംകൂടി ഈ ക്ഷേമനിധി ബിൽ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന അവസരത്തിൽ നമ്മൾ ഓർക്കേണ്ടതാണ്. ആ തൊഴിലാളികളുടെ വെൽഫെയർ മെഷേഴ്സ് നാളത്തെ ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കാം. തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി സഹകരിക്കണം. വെൽഫെയർ ഫണ്ടിനെക്കുറിച്ചു പറഞ്ഞ അവസരത്തിൽ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം. പ്രകാശൻ മാസ്റ്റർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച ഒരു പ്രശ്നമുണ്ട്. ഇതിനകത്ത് സർക്കാർ പങ്കാളിത്തം വേണ്ടേ എന്നുള്ളതാണ്. സർക്കാരിനു വലിയൊരു സഹായമായി ഈ സംവിധാനം നിലനിൽക്കുകയാണ്. അതിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന്റെ ഒരു നോമിനൽ പങ്കാളിത്തം അങ്ങയുടെ കാലത്തുണ്ടാകണം. ആദരണീയനായ ഒരു തൊഴിലാളി പ്രവർത്തകന്റെ പാത പിന്തുടർന്നു വന്ന് ഇന്ന് യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭാഗമായിപ്പോയി എങ്കിലും ആ പൈതൃകത്തിന്റെ പാതയിൽ ഉറച്ചു നിന്നുകൊണ്ട് ഒരു നോമിനലായ വിപ്ലവകരമായ തുടക്കം ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടാക്കാൻ അങ്ങേയ്ക്കു കഴിയണം. അതു തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനത്തിന്, കേരളത്തിലെ സംഘടിത മേഖലയ്ക്ക്, അസംഘടിത മേഖലയ്ക്ക് ഒക്കെ മാർഗ്ഗദീപമായി, ഒരു തൊഴിലാളി പ്രവർത്തകന്റെ പിൻമുറക്കാരൻ എന്ന നിലയിൽ, ഈ ക്ഷേമനിധിയിൽ സർക്കാരിന്റെ പങ്കാളിത്തം നോമിനലായെങ്കിലും ഉറപ്പു വരുത്താൻ ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരനു കഴിയുമെന്ന് ആശംസിച്ചുകൊണ്ട് നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു. തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ, മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖലയിലുള്ള കേന്ദ്ര ട്രേഡ് യൂണിയൻ സംഘടനകൾ ഇവരൊക്കെ ആവശ്യപ്പെട്ടു വരുന്നത് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം തന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ട് അത്തരം ഒരു നിയമം ഇവിടെ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത് തീർച്ചയായും നല്ല കാര്യമാണ്. മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് നിലവിൽ വന്നു കഴിഞ്ഞാൽ, ഇന്ന് ആ രംഗത്തു നിലവിലിരിക്കുന്ന പ്രതിസന്ധി ഒരു പരിധിവരെ പരിഹരിക്കാൻ. ഇതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടു വരുന്ന രണ്ടാമത്തെ ബില്ലുകൂടി നമ്മൾ പാസ്സാക്കുന്നതോടുകൂടി, കഴിയുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഞാൻ ആ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു തൊഴിലാളി പ്രവർത്തകൻ കൂടിയാണ്. ബസ്സിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികളിൽ 10 ശതമാനം അല്ലെങ്കിൽ 15 ശതമാനം മാത്രമേ ഇന്നു സംഘടിത ട്രേഡ് യൂണിയനിൽ അംഗങ്ങളായിട്ടുള്ളൂ. ലോറിയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾ അഞ്ചു ശതമാനം ഉണ്ടോ എന്നു സംശയമാണ്. ഓട്ടോറിക്ഷയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾ വ്യാപകമായി നമ്മുടെ ട്രേഡ് യൂണിയൻ സംഘടനയിലുണ്ട്. പത്ത് ലക്ഷം തൊഴിലാളികളുള്ള മോട്ടോർ മേഖല അനുദിനം വളർച്ച നേടിടുന്ന ഒരു വ്യവസായ-തൊഴിൽ മേഖലയെന്നു പറയുമ്പോൾ ആ രംഗത്ത് കൂടുതൽ തൊഴിലാളികൾ വരികയാണ്. എന്നാൽ അത്തരം മേഖലകളിൽ ട്രേഡ് യൂണിയൻ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ പങ്കാളിത്തം കുറഞ്ഞു വരുന്നു. നിയമപരമായിട്ടുള്ള പല വിഷയങ്ങളിലും തൊഴിലാളികളുടെ ആനുകൂല്യങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ, തൊഴിൽ സ്ഥിരതയുടെ പ്രശ്നം, പിരിച്ചുവിടൽ മീഷണി ഉൾപ്പെടെയുള്ള പല

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാരണങ്ങളുമുണ്ട്. അപ്പോൾ അവർക്കൊരു പരിധിവരെ സംരക്ഷണമാണ് ഈ ക്ഷേമനിധി. ഇവിടെ മിനിസ്റ്റർ വായിച്ച കണക്ക് ആവർത്തിക്കുകയല്ല. അത് ബോർഡിൽ നിന്ന് കിട്ടിയ ലേറ്റസ്റ്റായിട്ടുള്ള കണക്കായിരിക്കും. തൊഴിലാളികൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത കണക്കുകൾ കൂടാനേ സാദ്ധ്യതയുള്ളൂ. തൊഴിലാളികൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ 18 കൊല്ലമായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം 30 ശതമാനത്തോളമേ വരുന്നുള്ളൂയെന്ന് പറയുമ്പോൾത്തന്നെ നമുക്ക് അതിന്റെ അപകടം മനസ്സിലാക്കാം. മുഴുവൻ തൊഴിലാളികളേയും ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരണമെന്നുള്ളതിന് നമ്മൾ ഊന്നൽ കൊടുക്കണം. അതുപോലെ ക്ഷേമനിധി ബോർഡും ട്രേഡ് യൂണിയൻ സംഘടനകളും കൂടി യോജിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു പ്രവർത്തനം വേണ്ടി വരും. നിയമപരമായി അതിനാവശ്യമായ ചില നടപടിക്രമങ്ങൾ വേണം. അങ്ങനെ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളേയും ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരുകയെന്നുള്ളത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഇതിൽ ബസ്സ് ഉടമകൾ ചെയ്യുന്നത് എന്താണ്? ഞാൻ ഒരു കാര്യംകൂടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ ബസ്സ് ഉടമകളുമായി ചർച്ചയ്ക്ക് പോയി. അവിടെ സമരം ചെയ്യുന്ന ബസ്സ് ഉടമകളുടെ ഒന്നാമത്തെ ഡിമാന്റ് എന്താണ്? പെട്രോൾ, ഡീസൽ വിലവർദ്ധനവ്. സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ് അതിനോട് നമുക്ക് യോജിപ്പുണ്ട്. കാരണം പെട്രോളിന്റേയും ഡീസലിന്റേയും വില വർദ്ധനവ് മോട്ടോർ വ്യവസായത്തിൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് നമ്മളെല്ലാം ബോധവാൻമാരാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് തൊഴിലാളികൾ കഴിഞ്ഞ 28-ാം തീയതി പണിമുടക്കിയത്. ബസ്സ് ഉടമകൾക്ക് പെട്രോൾ, ഡീസൽ വിലവർദ്ധനവിനെ തുടർന്ന് വരുന്ന ബാദ്ധ്യത നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാം. പക്ഷെ അവരുടെ സമരത്തിലെ രണ്ടാമത്തെ ഡിമാന്റ് എന്താണ്? അത് ഈ ഓർഡിനൻസിനെതിരായാണ്. അവിടെ മന്ത്രി ചർച്ചയ്ക്ക് പോയിട്ട് എന്താണ് ചെയ്യാൻ പോകുന്നത്? ബസ്സ് ഉടമകളുടേയും ലോറി ഉടമകളുടേയും സംഘടനകൾ ഇന്ന് സമരത്തിൽ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്ന ഡിമാന്റെന്നു പറഞ്ഞാൽ ഈ ആക്റ്റിന്റെ രണ്ടാമത്തെ ഭാഗമായി വരുന്ന വ്യവസ്ഥ പാടില്ലെന്നാണ്. ടാക്സ് അടച്ചില്ലെങ്കിൽ വണ്ടി കയറ്റിയിടണമെന്നാണ്. മൂന്ന് മാസം കൂടുമ്പോൾ ടാക്സ് അടയ്ക്കണം അത് നിയമമാണ്. ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ ഇവിടെ മന്ത്രിയായിരുന്ന അവസരത്തിൽ അന്ന് ഞങ്ങൾ ചില കോൺഫറൻസുകളിൽ ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്തത് ഓർക്കുകയാണ്. ഇത് കേന്ദ്ര നിയമമാണ്. അത് ഭേദഗതി ചെയ്യാൻ സ്റ്റേറ്റിന് അധികാരമുണ്ടെന്നൊക്കെ പറഞ്ഞെങ്കിലും അന്നത്തെ നിയമോപദേശം അങ്ങനെ പാടില്ല, അത് കേന്ദ്ര നിയമത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ളതാണ് എന്നാണ്. പിന്നീട് ശ്രീ. കെ.പി. ഉണ്ണിക്കൃഷ്ണൻ മിനിസ്റ്ററായിരുന്ന കാലത്തും നമ്മൾ ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന് ഒരു ഭേദഗതി ആൾ ഇന്ത്യാ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പറ്റുമോയെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചപ്പോൾ നോർത്ത് സ്റ്റേറ്റുകളിലെ ആ രീതിയിൽ പറ്റുകയുള്ളൂ നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റിലുണ്ടാക്കിയാൽ ബുദ്ധിമുട്ടാണെന്നാണ് ചണ്ഡു മുതലേ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ ടാക്സ് അടച്ചാൽ വണ്ടി ഓടിക്കാം. ടാക്സ് അടയ്ക്കാൻ കുറച്ച് വൈകിയാൽ എന്തെങ്കിലും എക്സംപ്ഷനോ, വകുപ്പ് മന്ത്രിയെകണ്ടിട്ടോ മറ്റോ അവർ ബസ്സ് ഓടിക്കും. എന്നാൽ ടാക്സ് ഈടാക്കാൻ പോകുമ്പോൾ ക്ഷേമനിധിയിൽ യാതൊരു വ്യവസ്ഥയുമില്ല. ഇതിൽ പരമപ്രധാനമായിട്ടുള്ളത് ക്ഷേമനിധിയിൽ അംശാദായം അടച്ചതിന്റെ ക്ളിയറൻസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഹാജരാക്കിയാൽ മാത്രമേ ടാക്സ് സ്വീകരിക്കൂ എന്നുവന്നാൽ 30 ശതമാനമോ, അറുപത് ശതമാനമോ, എഴുപത് ശതമാനമോ ആക്കി മാറ്റാം.

മി. ചെയർമാൻ : ഈ നിയമം കൊണ്ടു വന്ന മന്ത്രിയെ ഒന്ന് അഭിനന്ദിക്കൂ.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ : ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. അഭിനന്ദിക്കാൻ എന്തിനാ മടിക്കുന്നത്? ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തതിനെ വിമർശിക്കുന്നുണ്ട്. ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ തൊട്ടടുത്ത മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചെയ്തതിനെയൊക്കെ നിശിതമായി വിമർശിക്കാനുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അദ്ദേഹം ചെയ്ത ചില കാര്യങ്ങളെ അനുകൂലിച്ചു. ഇതിൽ ഒരു പ്രശ്നം വരാൻ പോകുന്നത് ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ അവർ അത്രയും തുക ക്ഷേമനിധിയിൽ അടയ്ക്കുമോ? ഇവിടെയാണ് പ്രശ്നമുള്ളത്. ഇൻഡസ്ട്രി നിലനിൽക്കാനാവശ്യമായ ചില സംവിധാനങ്ങൾ വേണം. അതാണ് ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചത്. അല്ലെങ്കിൽ പിന്നെ 40,000 രൂപ അടയ്ക്കണം, ലക്ഷങ്ങൾ അടയ്ക്കണമെന്ന് പറയും. അപ്പോൾ ആ സ്ഥിതിയിലേയ്ക്കല്ല ആ ഇൻഡസ്ട്രി നിലനിർത്തി കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയത്തക്ക വിധത്തിൽ ഏതെല്ലാം സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തു കൊടുക്കാമെന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണം. ഇവർ ടാക്സ് അടയ്ക്കുമ്പോൾ ക്ഷേമനിധിയിൽ അംശാദായം അടച്ചതിന്റെ ക്ളിയറൻസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ്, ലേബർ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ആർ.ടി.ഒ. ആഫീസുവഴിയാക്കിയാൽ ക്ഷേമനിധി വിജയിക്കും. ഇങ്ങനെയായാൽ ഇൻഡസ്ട്രിയുടെ നിലനിൽപ്പിനുകൂടി ആധാരമായ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ സാധിക്കും. ഇത് ഇപ്പോൾ വെൽഫെയറിന്റെ കാര്യം കാര്യമായിട്ട് വരുന്നതല്ലെങ്കിലും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഇൻഡസ്ട്രിയുടെ ഭാഗമായ കാര്യങ്ങളിൽ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യേണ്ടതിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞതാണ്. ഇൻഡസ്ട്രി നിലനിന്നാലേ തൊഴിലാളികൾ ഉള്ളൂ. അപ്പോൾ ആ രീതിയിലൊരു ആലോചന വേണം. അതിൽ എനിക്ക് ഒന്ന് രണ്ട് സജഷൻസ് പറയാനുണ്ട്. ആട്ടോറിക്ഷയ്ക്ക് ഒരു പ്രത്യേക സ്കീം കൊണ്ടുവന്നു. അതിൽ കുറെ തൊഴിലാളികൾ ചേർന്നു. എന്നാൽ ഇനിയും ചേരാൻ ഒരുപാട് തൊഴിലാളികളുണ്ട്. മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ നിയമം ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ അതിൽ ബസ്സേ വരുന്നുള്ളൂ; ലോറി വരുന്നില്ല. കേരളത്തിൽ രണ്ട് മുതൽ ലക്ഷത്തോളം ലോറി തൊഴിലാളികൾ ഉണ്ട്. അങ്കമാലി, കാലടി എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിൽ പുഴയോരങ്ങളിൽ മണ്ണെടുക്കുന്ന സ്ഥലത്തു നോക്കിയാൽ അവിടെ മുഴുവൻ ലോറികളും ലോറിതൊഴിലാളികളുമാണ്. കേരളത്തിന് വെളിയിലോടുന്ന നാഷണൽ പെർമിറ്റുള്ള ലോറികൾ, ചരക്കുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്ന ലോറികൾ ഈ ലോറിയിലൊക്കെ ഇന്ന് വേജ് സിസ്റ്റം ഇല്ല. കേരളത്തിൽ ഫെയർ വേജസ് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ള ഏക മേഖല മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ടാണ്. ലോറികളിലുള്ള തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇന്ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഫെയർ വേജസ് അനുസരിച്ചുള്ള കൂലി ഇല്ല. അതിനുള്ള ശമ്പളമോ ഡി.എ.-യോ മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളോ ഇല്ല. മറിച്ച് കരാർ സമ്പ്രദായമാണുള്ളത്. ഇവിടെ നിന്ന് ബോംബേയിലേക്ക് ഒരു ലോഡുംകൊണ്ട് പോകുകയാണെങ്കിൽ ഒരു ട്രിപ്പ് പോയാൽ രണ്ടായിരമോ മുവായിരമോ രൂപ കിട്ടുമായിരിക്കും. പക്ഷെ ജീവൻ പണയപ്പെടുത്തി മരുപാട് ജീക്ഷണി നേരിട്ടുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ജോലിയാണ്. തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ സുരക്ഷിതത്വമില്ല. അതുകൊണ്ട് ലോറികളിലെ തൊഴിലാളികളെക്കൂടി ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരണമെന്നുള്ളതാണ്. അവരും ട്രേഡ് യൂണിയനിൽ വരണം. അവർക്ക് തൊഴിൽ നിയമങ്ങൾ നടപ്പാക്കണം. ഇപ്പോൾ മിനിമം വേജസ് നടപ്പിലാക്കിയ മേഖലയിലൊക്കെ പറയുന്ന ഡിമാന്റ് എന്താണ്? ഞങ്ങൾക്കൊക്കെ ഫെയർ വേജസ് കൊണ്ടുവരണമെന്നാണ്. അപ്പോൾ നമുക്ക് ഒരു മാതൃക ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ള ഏക ഫെയർ വേജസ് മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ടാണ്. ആ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ ഫെയർ വേജസ് ഉണ്ട്. കുറച്ച് താമസിച്ചാലും നമ്മൾ അത് പുതുക്കാറുണ്ട്. പുതുക്കി നോട്ടിഫൈ ചെയ്യും. പക്ഷെ നടപ്പാകുന്നില്ല. അഞ്ച് ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങളെങ്കിലും ലൈറ്റ് മോട്ടോർ ഇനങ്ങളിൽ വരുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ സ്കൂളുകളിൽ കുട്ടികളെ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ധാരാളം വാഹനങ്ങളുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ വാഹനങ്ങൾ ആ മേഖലയിലാണ്. എല്ലാ സ്കൂളുകളും കേന്ദ്രീകരിച്ച് നഗരത്തിൽ മാത്രമല്ല നാട്ടിൻപുറങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെടെ പത്ത് നൂറ്റൻപതോളം വാഹനങ്ങളുണ്ട്. കൃത്യമായ വരുമാനമുണ്ട്. പക്ഷെ ക്ഷേമനിധിയുണ്ടാക്കിയാൽ ഇവരുടെ എണ്ണം എത്രയായിരിക്കും. അതുപോലെതന്നെ ടാക്സി മേഖല ഇപ്പോൾ വളരെ പിന്നോക്കം പോയി; കുറഞ്ഞു വരികയാണ്. അവരൊന്നും ക്ഷേമനിധിയിലില്ല; ഒരു തരത്തിലുള്ള ആനുകൂല്യവും അവർക്കില്ല. അതുകൊണ്ട് തൊഴിൽ നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻകൂടി ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ക്ഷേമനിധി നിയമം നടപ്പിലാക്കുന്നതും അതിന്റെ ഭാഗമായി നിലവിലുള്ള തൊഴിൽ നിയമങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാനും ഫെയർ വേജസ് ആക്ട്പ്രകാരമുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഉറപ്പുവരുത്താനുമുള്ള സ്റ്റെപ്പ്സ് എടുക്കണം. ഒറ്റയടിക്ക് വേണമെന്നല്ല പറയുന്നത്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ മോട്ടോർ വ്യവസായത്തെക്കുറിച്ച് പഠിക്കാൻ സാധിക്കും. ഇതിലുള്ള മറ്റ് ട്രേഡ് യൂണിയൻ സംഘടനകൾ ഒറ്റക്കെട്ടാണ്. കഴിഞ്ഞ സഭയിലെ അംഗമായിരുന്ന സി.ഐ.ടി.യു.-വിന്റെ ജനറൽ സെക്രട്ടറി ശ്രീ. ഇളമരം കരീം അതിനുമുൻപുണ്ടായിരുന്നത് കൊച്ചിൻ മേയറായിരുന്നു. ശ്രീ. ടി.എം. മുഹമ്മദാണ്. ഞങ്ങളൊക്കെ അവരോടുകൂടി നടന്ന് ഇതൊക്കെ കണ്ടുപഠിച്ചിട്ടുള്ളവരാണ്. ഇപ്പോൾ മോട്ടോർ വാഹന തൊഴിലാളികളുടെ ഒരു വിഷയം വന്നാൽ സി.ഐ.ടി.യു., എ.ഐ.ടി.യു.സി., ഐ.എൻ.ടി.യു.സി., യു.ടി.യു.സി., എച്ച്.എം.എസ്., ബി.എം.എസ്. ഇവരെല്ലാം ഒറ്റക്കെട്ടാണ്. ഒരു യോജിപ്പുണ്ട്. ആ യോജിപ്പുകൂടി നമ്മൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മോട്ടോർ വ്യവസായത്തിൽ ചില അടിസ്ഥാന മാറ്റങ്ങൾ, വ്യവസായ പുനഃസംഘടന, റിവ്യു ചെയ്യാനുള്ള പ്രോജക്ട്, ഇൻഡസ്ട്രിയായി നിലനിർത്താൻ കഴിയുന്ന രീതി, ഇതൊക്കെയുണ്ടാകണം. ഞാൻ അതിന്റെ ഡീറ്റെയിൽസിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. ചർച്ച

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചെയ്യാൻ അവസരമുണ്ടായാൽ തീർച്ചയായിട്ടും അത് ചർച്ച ചെയ്യണം. ഇത്രയും വലിയ വളർച്ച പ്രാപിക്കുന്ന ഇൻഡസ്ട്രിയെന്ന നിലയിൽ, കൂടുതൽ തൊഴിലാളികൾ പണിയെടുക്കുന്ന മേഖലയെന്നുള്ള നിലയിൽ, ഗവൺമെന്റിന് വർദ്ധിച്ചതോതിൽ നികുതികൾ കിട്ടുന്ന മേഖലയെന്നുള്ള നിലയിൽ ആ ഇൻഡസ്ട്രിയുടെ നിലനിൽപ്പിനുകൂടി തൊഴിൽ വകുപ്പ് മുൻകൈയെടുക്കണം. ഒന്നുണ്ട് സജഷൻസ് കൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കാം. ഇതിൽ അംശദായത്തിന്റെ തുക എട്ടും പതിമൂന്നുമായി പറയുന്നു. അത് എട്ടും പതിമൂന്നുമായിട്ട് പറയരുത്. എട്ട്, എട്ട്, അഞ്ച് ആയിട്ടുതന്നെ പറയണം. അങ്ങനെ പറഞ്ഞാലെ അത് ശരിയാകുകയുള്ളു. കാരണം ഗവൺമെന്റിന് ബദലായിട്ട് വരുന്ന നമ്മുടെ കോൺട്രിബ്യൂഷൻ നോക്കിയാൽ എട്ട് ശതമാനം തൊഴിലാളികളുടെ അംശദായം, എട്ട് ശതമാനം ഉടമയുടെ അംശദായം, അഞ്ച് ശതമാനം ഗ്രാറ്റുവിറ്റിയാണ്. ഈ നിയമസഭതന്നെ പാസ്സാക്കിയ അബ്കാരി തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ആക്ടിൽ എട്ട് ശതമാനമല്ല പത്ത് ശതമാനമാണ്. ആ പത്ത് ശതമാനം വന്നത് പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ടിൽ വന്ന മാറ്റമാണ്. സെൻട്രൽ ആക്ടിന്റെ ഭാഗമായി, സെൻട്രൽ പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ടിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് 10 ശതമാനമുണ്ടെങ്കിൽ അതിനനുസരിച്ചുള്ള വർദ്ധനവുകൂടി വേണ്ടേ? അതുകൊണ്ട് അംശദായം 8 ശതമാനം എന്നുള്ളത് 10 ശതമാനമാക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കണം എന്നാണ് എന്റെ ഒരു സജഷൻ. പിന്നെ പെനാൽറ്റി അല്ലെങ്കിൽ റിക്കവറി, ഇത് രണ്ടും കൂടി പറയാം. അത് അടയ്ക്കാത്തവർക്ക് ഇപ്പോൾ 9 ശതമാനം മാത്രമേ പിഴപലിശയുള്ളു. 9 ശതമാനം ഇപ്പോൾ എവിടെയാണുള്ളത്? മറ്റു പല നിയമത്തിലും 9 ശതമാനം എന്നുള്ളത് മാറ്റി 12-ഉം 18-ഉം ആക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൃത്യസമയത്ത് അംശദായം അടച്ചില്ലെങ്കിൽ വലിയ പിഴപ്പലിശ കൊടുക്കേണ്ടി വരുമെന്ന് ഉടമകൾക്ക് ബോദ്ധ്യം വരണ്ടേ? 500 രൂപ എന്നുള്ളത് 5000 രൂപയായും 1,000 രൂപ എന്നുള്ളത് 10,000 രൂപയായും പറയുന്നുണ്ട്. അത് തീർച്ചയായിട്ടും അംഗീകരിക്കാം. അതുപോലെ ഈ 9 ശതമാനം എന്നുള്ളത് നിയമാനുസൃതമായി മറ്റുള്ളതുമായിട്ട് ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ചെലവിനെപ്പറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നു. അതിൽ തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം കൂടിയാലും കുറഞ്ഞാലും അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ചെലവ് വരും. പക്ഷേ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾക്ക് ഒരു പൊതു ഗൈഡൻസ് ഉണ്ട്. അപ്പോൾ എവിടെയൊക്കെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ചെലവ് കുറയ്ക്കാൻ പറ്റുമോ അവിടെയൊക്കെ കുറയ്ക്കണം. പക്ഷേ ക്ഷേമനിധിയുടെ ആഫീസുകൾ, അതിൽ ആവശ്യമുള്ള ജീവനക്കാർ, അതോടൊപ്പം അതിൽ കൊടുക്കേണ്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഇതൊക്കെ കൊടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ് അതിൽ പ്രധാനം. മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ വെൽഫെയർ ബോർഡിൽനിന്നും ആനുകൂല്യങ്ങൾ പലതും കിട്ടുന്നില്ല. പിരിഞ്ഞുപോയ തൊഴിലാളികളുടെ പല ആനുകൂല്യങ്ങളും കിട്ടുന്നില്ല. അതിലുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾക്ക് ഒരു അട്രാക്ഷനുമില്ല. എന്തുകൊണ്ടാണ് കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ ആളുകൾ ചേരുന്നത്? അവിടെ കുറേക്കൂടി മെച്ചപ്പെട്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഉണ്ട്. എന്നു മാത്രമല്ല, ആ ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൃത്യമായി കൊടുക്കുന്ന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാര്യത്തിൽ കുറച്ചുകൂടി ശുഷ്കാന്തിയും ഉണ്ട്. കർഷകത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ 24 മുതൽ 28 മാസത്തെവരെ കുടിശ്ശികയുണ്ട്. കർഷക തൊഴിലാളികൾക്ക് കൊടുക്കേണ്ട നിസ്സാരമായ സംഖ്യ ഒരിക്കലും കൊടുക്കാറില്ല. ഒരു ഗഡു പ്രഖ്യാപിച്ചു എന്ന് കേൾക്കുമ്പോൾ ആളുകൾക്ക് പേടിയാണ്. ഒരു ഗഡു 26 കോടി രൂപയാണ്. തൊഴിലാളിക്ക് കിട്ടുന്നത് നിസ്സാരമായ സംഖ്യ നൂറ്റിഇരുപത് രൂപയാണ്. ഇത് എത്രമാസത്തെ കുടിശ്ശികയാണ്? മിനിസ്റ്റർ പറഞ്ഞു കർഷകത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ഒക്കെ ശരിയായ നിയമം അല്ലെന്ന്. ഇപ്പോൾ സന്ദർഭം കിട്ടിയതുകൊണ്ട് ഞാൻ ഇവിടെ പറയുകയാണ്. അത് മിനിസ്റ്റർ പറയാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്. പിരിഞ്ഞുപോയ കർഷകത്തൊഴിലാളികൾക്ക് 42 കോടി രൂപ superannuation കൊടുക്കാനുണ്ട്. അത് കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നത് ക്രിമിനൽ കുറ്റമല്ലേ? അപ്പോൾ പിരിഞ്ഞുപോയ തൊഴിലാളിക്ക് superannuation ആനുകൂല്യം, പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ട്, ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ഇതൊക്കെ കൊടുക്കണമെന്നുള്ളത് ഒരു ബാദ്ധ്യതയല്ലേ? ഒരു ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വമല്ലേ? ആ ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കുന്നതിൽ ഗവൺമെന്റ് വീഴ്ച വരുത്തിയാൽ പിന്നെ എങ്ങനെ ഉടമകളോടും സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളോടും പറയാൻ കഴിയും? അതുകൊണ്ട് കർഷകത്തൊഴിലാളി പെൻഷൻ ആയാലും മോട്ടോർ തൊഴിലാളി പെൻഷൻ ആയാലും കേരളത്തിലെ പത്തറുപത് ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന അംഗങ്ങളായിട്ടുള്ള വിവിധ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ കൂറ്റമറ്റവിധത്തിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ അംശാദായം അടയ്ക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ, ഗവൺമെന്റിന്റെ കോൺട്രിബ്യൂഷൻ ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ആ കോൺട്രിബ്യൂഷനിൽ വീഴ്ച വരുത്താതെ, ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുക്കുന്നതിൽ വീഴ്ച വരുത്താതെ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനുള്ള ബാദ്ധ്യത മറ്റാരെക്കാളും തൊഴിൽ വകുപ്പിനാണുള്ളത്. പ്രത്യേകിച്ചും തൊഴിൽ വകുപ്പിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് ഈ ഉത്തരവാദിത്വം ഉണ്ടെന്ന് ഒന്നുകൂടി ഓർമ്മിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് തൊഴിലാളികൾ ആവശ്യപ്പെടുന്ന ഈ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യത്തിൽ തീരുമാനം എടുക്കുകയും അതിന് നിയമനിർമ്മാണം തന്നെ നമുക്ക് യോജിച്ച തരത്തിൽ പാസാക്കാൻ മുൻകൈ എടുക്കുന്ന മന്ത്രിക്ക് ഞാൻ പ്രത്യേകം നന്ദി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങികൊണ്ട് എന്റെ പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ : സർ, 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ട് (അമെന്റുമെന്റ്) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 30-9-2005 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്ത് തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടി രൂപീകരിച്ച നിരവധി വെൽഫെയർ ബോഡുകൾ ഉണ്ട്. നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വളരെ നന്നായി നടക്കുന്നതും ഭേദമായി നടക്കുന്നതുമായ വെൽഫെയർ ഫണ്ട് ബോഡുകൾ ഉണ്ട്. അതിന്റെയെല്ലാം നിയമനിർമ്മാണ കാലഘട്ടത്തിൽ ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്ന തൊഴിലാളിക്ഷേമം പൂർണ്ണമായ അർത്ഥത്തിൽ നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാത്ത പല വെൽഫെയർ ഫണ്ട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബോർഡുകളുടെയും പ്രവർത്തനം ഇന്ന് വഴിമുട്ടി നിൽക്കുകയാണ്. സത്യത്തിൽ മോട്ടോർ വർക്കേഴ്സിന് വേണ്ടിയിട്ടുള്ള ആക്ടിലാണ് ആവശ്യമായ ഭേദഗതി വരുത്തുന്നതെങ്കിലും ഇത് കേരളത്തിൽ നിലവിലിരിക്കുന്ന എല്ലാ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾക്കും മാതൃകയായ ഒരു ഭേദഗതിയാണ് എന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇങ്ങനെയൊരു ഭേദഗതി ബിൽ മൂവ് ചെയ്തതിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ പ്രത്യേകമായി അഭിനന്ദിക്കുന്നു. കാരണം എല്ലാ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾക്കും മാതൃകയായി സ്വീകരിക്കാവുന്ന പൊതുവായ നിർദ്ദേശമാണ് ഇതിൽ എഴുതിയിരിക്കുന്നത് എന്നുള്ളതാണ്. 2003-ൽ ഉണ്ടായ ഹൈക്കോടതി വിധി അങ്ങേയ്ക്കറിയാം. ഹൈക്കോടതിയിലും അതുപോലുള്ള അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റികളിലും ആയിരക്കണക്കിന് കേസുകൾ മോട്ടോർ വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർഫണ്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അസ്സസ്മെന്റ് ഓർഡറുകൾ കൃത്യമായി കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്തതിന്റെ പേരിൽ പെറ്റീഷനായി, സ്റ്റേ ആയി ഒരുപാട് കേസുകൾ കെട്ടിക്കിടക്കുകയാണ്. സത്യം പറഞ്ഞാൽ എംപ്ലോയേഴ്സ് തന്നെ കോടതിയിൽ പോയി അതിനൊരു യൂണിഫോം സിസ്റ്റം ഉണ്ടാക്കണം, അഡ്ജുഡിക്കേഷൻ ഉണ്ടാക്കണം, എംപ്ലോയീസിനെ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്യാൻ കഴിയണം തുടങ്ങിയ ആവശ്യങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോയത്. എംപ്ലോയേഴ്സ് കോൺട്രിബ്യൂഷൻ അടയ്ക്കാതെ ഒഴിഞ്ഞു മാറുന്നതിനുവേണ്ടി കൃത്യമായി കണക്കുകൾ ഹാജരാക്കാതെ ബോഗസ് പാർട്ട്ണർഷിപ്പുകൾ ഹാജരാക്കി ബന്ധുക്കളായ എംപ്ലോയീസിനെ കണക്കാക്കിയൊക്കെ നിരവധി ശ്രമങ്ങൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. അതിന് പൊതുവായ നയം ഈ കാര്യത്തിൽ സ്വീകരിക്കണം എന്നുള്ള കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമാണ് ഈ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരാനുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം. അതുപോലെ തന്നെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച ചില കണക്കുകൾ നമ്മെ അത്ഭുതപ്പെടുത്തുകയാണ്. കാരണം, ഈ ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചതിനുശേഷം 2000-2005-ൽ ആകെ ഉണ്ടായിരുന്ന കോൺട്രിബ്യൂഷൻ 36,81,00,000 രൂപയാണ്. അതിന്റെ ഭരണച്ചെലവ് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത് 7,87,00,000 രൂപയാണ്. ഈ ക്ഷേമ പ്രവർത്തനത്തിനായി ചെലവഴിച്ച തുക കേവലം 11 കോടി രൂപ മാത്രമാണ്. അതുപോലെ തന്നെ മറ്റ് ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ഇനത്തിലുമൊക്കെയുള്ള തുകയുമായി കണക്കാക്കുമ്പോൾ എന്തിനുവേണ്ടിയിട്ടാണോ ഈ ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചത്, അതിന്റെ യാതൊരു ലക്ഷ്യവും സാധിക്കാത്ത രീതിയിൽ നിൽക്കുന്നു. ഏഴ് ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ ഭരണച്ചെലവ് ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല എന്നാണ് വെൽഫെയർ ഫണ്ട് ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചപ്പോൾ ഉള്ള നിർദ്ദേശം. പക്ഷേ പലപ്പോഴും അതിന്റെ കോൺട്രിബ്യൂഷൻ കുറയുന്നതുകൊണ്ടും കോൺട്രിബ്യൂഷൻ കുറയുന്നതനുസരിച്ച് ഭരണച്ചെലവ് കുറയാത്തതുകൊണ്ടും മൊത്തം കോൺട്രിബ്യൂഷന്റെ 7 ശതമാനം എന്നുള്ള നിബന്ധന കവിഞ്ഞ് പലപ്പോഴും 22.5. ശതമാനം വരെ ഭരണച്ചെലവ് എത്തി നിൽക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ അത് കൃത്യമായി അടയ്ക്കാനുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ഉണ്ടാകണമെന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. ഒന്നരക്കോടി രൂപ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് എക്സ്പെൻസായി വരികയാണ്. മന്നരക്കോടി രൂപ ഭരണച്ചെലവിനായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വരുമ്പോൾ ക്ഷേമ പദ്ധതികൾക്കായി ചെലവാക്കാൻ കഴിയുന്നത് കേവലം 10 ലക്ഷം രൂപയാണ്. 10 ലക്ഷം ആളുകളെയെങ്കിലും ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ട സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ക്ഷേമപദ്ധതിയുടെ നിയമപരിധിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയത് കേവലം 16000-മോ, 17000-മോ ആളുകളെയാണ്. 10 ലക്ഷം ആളുകളെവരെ ഇതിന്റെ നെറ്റ്‌വർക്കിൽ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയും എന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. നമ്മൾ ഇതിന്റെ നിയമനിർമ്മാണം നടത്തിയ സമയത്ത് ഈ സഭയുടെ ഉദ്ദേശത്തെ സാക്ഷാത്കരിക്കാൻ കഴിയാത്ത, അതിന്റെ പരിസരത്തൊന്നും എത്തുവാൻ കഴിയാത്ത ആളുകൾക്ക് കബളിപ്പിച്ചുപോകാൻ കഴിയാവുന്ന ഒരവസ്ഥയും തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയാത്ത ഒരവസ്ഥയും വന്നതുകൊണ്ടാണ് ഈ ഭേദഗതി നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. കോൺട്രിബ്യൂഷൻ വർദ്ധനവിനനുസരിച്ച് ക്ഷേമപ്രവർത്തനങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാനും കൂടുതൽ തുക കൊടുക്കാനും കഴിയും. ഇവിടെ ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ നിരാകരണപ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ച് സംസാരിച്ചപ്പോൾ മുതലാളിമാരുടെ വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. സംസ്ഥാനത്ത് ഓടുന്ന പ്രൈവറ്റ് ബസുകളുടേയും അതുപോലുള്ള കൃാരേജുകളുടേയും കാര്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഈ സ്കീം മാറ്റിയിട്ടുണ്ട് എന്നല്ലാതെ മുതലാളിമാരുടെ വിഹിതം കുറച്ചിട്ടുണ്ട് എന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. പക്ഷെ എന്റെ അഭിപ്രായം എംപ്ലോയീസ് കോൺട്രിബ്യൂഷൻ കുറയ്ക്കണം എന്നുതന്നെയാണ്. കാരണം ഇതിന്റെ നെറ്റ്‌വർക്ക് വർദ്ധിക്കുമ്പോൾ കുറച്ച് കുറയ്ക്കണം. കേരളത്തിലെ ടൂറിസ്റ്റ് ബസ് ഓപ്പറേറ്റേഴ്സിലും, പ്രൈവറ്റ് ബസ് ഓപ്പറേറ്റേഴ്സിലും എത്രപേരാണ് മുതലാളിമാർ? പണ്ട് പല സ്ഥലങ്ങളിലും തൃശൂരും തിരുവനന്തപുരത്തുമൊക്കെ 100-ഉം, 150-ഉം ബസുകളൊക്കെയുള്ള ആളുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ അങ്ങനെയുള്ള ആളുകളെ കാണാൻ കഴിയുന്നില്ല. മാത്രമല്ല ഈ മേഖലയിൽ ഒരു 85, 90 ശതമാനം ആളുകളും (എല്ലാവരും എന്നു ഞാൻ പറയുന്നില്ല) ഭാര്യയുടെ കെട്ടുതാലിവരെ പണയംവച്ചിട്ടാണ് പലപ്പോഴും പല സർവ്വീസുകളും നടത്തുന്നത്. ബസ് മുതലാളിമാർ എന്ന ആ വംശം കുറ്റിയറ്റു പോയിരിക്കുകയാണ്. തൊഴിലാളികൾ തന്നെ ഷെയറായിട്ട് നടത്തുന്ന വണ്ടികളാണ് കൂടുതലുള്ളത്. എല്ലാവരും വലിയ കടബാദ്ധ്യതകൾ വരുത്തി, ടയർ വാങ്ങുന്ന സ്ഥലത്ത് കടം, പമ്പിൽ കടം, സ്പെയർപാർട്സ് വാങ്ങുന്ന സ്ഥലത്ത് കടം, സി.സി. അടയ്ക്കാഞ്ഞ് എപ്പോഴാണ് വണ്ടി പിടിച്ചുകൊണ്ട് പോകുന്നത് എന്നറിയാതെ തത്രപ്പെട്ട് നടക്കുന്ന, വീട്ടിലെ എല്ലാം വിറ്റുപെറുക്കി നിൽക്കുന്ന ആളുകളാണ് ഏറെയും. അതുകൊണ്ട് അവരെ മുഴുവൻ മറ്റൊരു വർഗ്ഗമായി ചിത്രീകരിച്ച് ഇപ്പോഴും മുതലാളിമാരാണ് എന്ന സങ്കൽപ്പമുണ്ടാക്കി അങ്ങനെ ഒരു വർഗ്ഗപരമായ തിരിവ് ഈ കാര്യത്തിൽ വേണ്ട എന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം.

2.00 PM]

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ഉടമകൾക്കുവേണ്ടി അവർ വളരെ ദയനീയ അവസ്ഥയിലാണെന്ന് വാദിച്ച് അവസാനം മുതലാളിമാർ ഷെയർ അടയ്ക്കേണ്ട എന്നുപറയുമോ എന്നാണ് ഞാൻ ഭയക്കുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: ഞാൻ പറഞ്ഞുവരുന്നത് മിക്കവാറും സ്ഥലത്തെ ആളുകൾ അതുകൊണ്ട് കോൺട്രിബ്യൂഷൻ തുക കുറച്ചു. എന്നതുകൊണ്ടൊന്നും ഒരു കുഴപ്പവും സംഭവിക്കില്ല. നമുക്ക് ചെയ്യാവുന്നത് എല്ലാവർക്കും കോൺട്രിബ്യൂഷൻ കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു അവസ്ഥ ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. 10 ലക്ഷം പേർ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യേണ്ട സ്ഥലത്ത് 29000 ആളുകൾ മാത്രമാണ് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ അതിന്റെ നെറ്റ്‌വർക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുക എന്നുള്ളതാണ് ഈ ഭേദഗതിയുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഉദ്ദേശം.

ശ്രീ കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ പറഞ്ഞതുപ്രകാരം അതിന് ഒരു ദോഷവശം ഉണ്ട്. എന്താണെന്നുവച്ചാൽ കൂടുതൽ ആളുകൾ മെമ്പർമാരായി വന്നാൽ ക്ഷേമനിധി ബോർഡിലേക്കുള്ള വിഹിതം വർദ്ധിക്കും; ഫണ്ട് കൂടും. ഓരോ തൊഴിലാളിക്കും ഇൻഡിവിഡുവലായി അവരുടെ പേരിൽ എത്രയാണ് അംശദായം 8 ശതമാനം ഉടമ അടയ്ക്കുന്നു, 8 ശതമാനം തൊഴിലാളിയുടെ വിഹിതമായിട്ട് അങ്ങനെ 16 ശതമാനം. ഗ്രാഡുവലി ഇതിൽ കൂട്ടണ്ട. അപ്പോൾ അത് കുറച്ചാൽ ഇൻഡിവിഡുവലായിട്ട് തൊഴിലാളിക്ക് അവർ പിരിഞ്ഞു പോകുമ്പോൾ കിട്ടുന്ന തുക കുറയും. അപ്പോൾ തൊഴിലാളിക്ക് നഷ്ടമല്ലേ വരിക?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: ഞാൻ അത് കുറയ്ക്കണമെന്നുള്ള അർത്ഥത്തിലല്ല പറഞ്ഞത്. ഈ സ്കീം ചെയ്ഞ്ച് ചെയ്തപ്പോൾ നോമിനലായ മാറ്റം മാത്രമേ ഉള്ളൂ. 1500 രൂപ ഉണ്ടായിരുന്നത് 1400 രൂപയായി, ഇങ്ങനെയുള്ള ചെറിയ വ്യത്യാസമാണ്. ശതമാനക്കണക്കിൽ കാര്യമായ വ്യത്യാസങ്ങൾ കോൺട്രിബ്യൂഷന്റെ കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത് സംസാരിച്ചുവരുമ്പോൾ അവർ മുഴുവൻ മറ്റൊരു വർഗ്ഗമാണെന്നുള്ള രീതിയിൽ തിരിച്ചുനിർത്തേണ്ട ആവശ്യമില്ല. ആ കാലം കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു എന്നുകൂടി സൂചിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ്. ഈ ഭേദഗതിയിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനമായിട്ടുള്ളത് നിലവിലുള്ള നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 6(1) അസസ്മെന്റ് പ്രോസസ്സാണ്. ആ അസസ്മെന്റ് പ്രോസസ്സ് നടപ്പിലാക്കുന്നത് നമ്മുടെ നാട്ടിലുള്ള സിവിൽ പ്രൊസീഡുവർ കോഡ് അനുസരിച്ചാണ്. അതാണ് ഏറ്റവും വലിയ കുഴപ്പം. സിവിൽ പ്രൊസീഡുവർ കോഡ് അനുസരിച്ചുള്ള അസസ്മെന്റ് നടപ്പിലാക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് അനാവശ്യമായിട്ടുള്ള ഡിലേ എല്ലായിടത്തും ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് പലപ്പോഴും ഒരു 40 അസസ്മെന്റ് പോലും പല ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും പ്രതിമാസം നടത്തിക്കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്തത്. അപ്പോൾ ഇതിന്റെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുംതോറും ഈ പ്രോസ്സസിംഗിൽ ആവശ്യമായ വ്യത്യാസം വരുത്തിയില്ലെങ്കിൽ ഇതെല്ലാം കെട്ടിക്കിടക്കുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടാകും. ഇപ്പോൾ അസസ്മെന്റ് തന്നെ നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. അതുകൂടാതെ അതിൻമേൽ പോകുന്ന അപ്പീലുകൾ പെൻഡിംഗായി കിടക്കുന്നു. പ്രോസ്സസിംഗ് പ്രൊസീഡുവർ ഇവിടെ കംപ്ലീറ്റായി മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്. ക്ലോസ് (4)-ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന സെക്ഷൻ 6-ന്റെ സബ്സ്റ്റിറ്റ്യൂഷൻ ആയിട്ട് പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന പ്രൊവിഷനെല്ലാം അതാണ്. ആ പ്രൊസീഡുവർ കംപ്ലീറ്റ് മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആ പ്രൊസീഡുവർ അനുസരിച്ച് എനിക്ക് ചില നിർദ്ദേശങ്ങളുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് ഒരു അസസ്മെന്റ് ഓർഡർ കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞാൽ അതിൻമേൽ റിവ്യൂ പെറ്റീഷൻ കൊടുക്കാൻ അധികാരമുണ്ട്. ഡിമാന്റ് നോട്ടീസ് കിട്ടിയതിനുശേഷം 7 ദിവസത്തിനകം കൊടുക്കണം എന്നാണ്. ആ ഏഴുദിവസം എന്നുള്ളത് ഒരു 15 ദിവസമായിട്ട് വർദ്ധിപ്പിക്കണം. കാരണം ഏഴ് ദിവസം എന്നുപറയുന്നത് ബസിലൊക്കെ സഞ്ചരിക്കുകയും ജോലി ചെയ്യുകയും ചെയ്യുന്ന ആളുകൾക്ക് പരിമിതമായ സമയമാണ്. ആ ഏഴു ദിവസം എന്നുള്ളത് 15 ദിവസമാക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അതിൻമേൽ റിവ്യൂ പെറ്റീഷൻ കൊടുക്കാനുള്ള അധികാരം വീണ്ടും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അപ്പോൾ കൺസേൺഡായിട്ടുള്ള ലേബർ ഓഫീസർക്ക് ഈ റിവ്യൂ പെറ്റീഷനുമീതെ വീണ്ടും പരാതിയുണ്ടെങ്കിൽ അവിടത്തെ ലേബർ ഓഫീസർക്ക് അപ്പീൽ ഫയൽ ചെയ്യാനുള്ള അധികാരമുണ്ട്. അസസ്മെന്റ് ഓർഡർ ഒരു ലക്ഷം രൂപയ്ക്കുമീതെയാണെങ്കിലാണ് ബോർഡിനു മീതെ അപ്പീൽ കൊടുക്കാനുള്ള അധികാരം കൊടുക്കുന്നത്. അവസാനം പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് No appeal under this section shall be entertained unless the amount in accordance with the order against which the appeal has been preferred is paid. അസസ്മെന്റ് ഓർഡറിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന മുഴുവൻ തുകയും അടയ്ക്കാതെ അപ്പീൽ സ്വീകരിക്കാൻ പാടില്ല എന്നാണ്. എന്റർറ്റെയിൻ ചെയ്യാൻ പാടില്ല എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഫയലിൽ സ്വീകരിക്കാൻ പാടില്ല എന്നാണ്. അപ്പോൾ ആദ്യം അസസ്മെന്റ് ഓർഡർ, അതിന്റെ മീതെ റിവ്യൂ പെറ്റീഷൻ, പിന്നെ അപ്പീൽ വരുമ്പോൾ മുഴുവൻ പൈസയും അടച്ചിരിക്കണം. മുഴുവൻ പൈസയും അടയ്ക്കാതെ എന്തു ഡിസ്പ്യൂട്ട് ഉണ്ടെങ്കിലും അപ്പീൽ സ്വീകരിക്കാൻ പാടില്ല എന്നാണ് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. അത് സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലിരിക്കുന്ന സമാന നിയമങ്ങൾക്ക് എതിരാണ്. ഏത് അപ്പീലും എന്റർട്ടെയിൻ ചെയ്യാം, പക്ഷെ അതൊരു 50 ശതമാനം അസസ്മെന്റ് ഓർഡറിലുള്ള എമൗണ്ടിൽ, അല്ലെങ്കിൽ റിവ്യൂ പെറ്റീഷൻവഴി എന്തെങ്കിലും ചെയ്ഞ്ച് വരുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ആ എമൗണ്ട്. ഫൈനലായി അസസ് ചെയ്തിരിക്കുന്ന അസസ്മെന്റ് ഓർഡറിന്റെ അല്ലെങ്കിൽ റിവ്യൂ പെറ്റീഷന്റെ 50 ശതമാനം എമൗണ്ട് മാത്രം അപ്പീൽ എന്റർട്ടെയിൻ ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് അനുവദിക്കണം. അത് നിയമങ്ങളിലും ഉള്ളതാണ്. അല്ലാതെ മുഴുവൻ തുകയും എന്നുപറയുന്നത് കോടതിയിൽ ചെന്നാലും സ്റ്റേ കിട്ടും. കോടതിയിൽ ചെന്നാൽ സ്റ്റേ കിട്ടുമ്പോഴും ഹൈക്കോടതി 50 ശതമാനം എമൗണ്ട് ആദ്യം കോൺട്രിബ്യൂഷൻ അടയ്ക്കാൻ പറയും, അടച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ട് സ്റ്റേ കൊടുക്കും. ഈ അപ്പീലിന്റെ സമയത്തും അസസ്മെന്റ് മാർഡറിന് സ്റ്റേ കൊടുക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ 50 ശതമാനം എമൗണ്ട് എന്ന് വയ്ക്കണം. മുഴുവൻ എമൗണ്ടും കൊടുക്കാൻ പറയണം. അതുപോലെതന്നെ If the appellate authority in an appeal decides that the amount paid is in excess of what is due from the appellant, it may by order, direct for the refund of the excess amount. അത് നമുക്കറിയാം. അങ്ങനെ അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി ബാക്കിയുള്ളത് റീ-ഇംപേഴ്സ് ചെയ്യാൻ പറയുകയാണ്. കൂടുതലാണ് തുക വാങ്ങിയത്, ഈ അസസ്മെന്റ് തെറ്റാണ്. അതിന്റെ എത്ര ദിവസത്തിനകം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തിരിച്ചടയ്ക്കണം എന്നുള്ള ടൈം ലിമിറ്റ് കൂടി വയ്ക്കണം. കാരണം ഇല്ലെങ്കിൽ ഈ പണം ഒരിക്കലും കിട്ടാൻ പോകുന്നില്ല. പിന്നെ ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ പ്രകടിപ്പിച്ച പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു സംശയമാണ് ക്ലോസ് 3-ലെ 12A എന്നത്. അതിൽ രജിസ്ട്രേഷനെക്കുറിച്ചാണ് പറയുന്നത്. എല്ലാവരും രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിരിക്കണമെന്നാണ്. ഇത് ആക്ട് ആയിവരുമ്പോൾ അതിനകത്ത് നിലവിലുള്ള മെമ്പർമാർക്ക് പ്രൊട്ടക്ഷൻ ഇല്ല എന്നാണ് അദ്ദേഹം പരാതി പറഞ്ഞത്. അവർ വീണ്ടും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യേണ്ടിവരും എന്നാണ്. പക്ഷെ 12 A—യിലെ പ്രൊവൈസോയിൽ പറയുന്നത് Provided that every employee or self-employed person who has been already registered as a member of the fund as on the date of commencement of the Kerala Motor Transport Workers' Welfare Fund (Amendment) Act, 2005 shall get himself re-registered with the Board within a period of one month of such commencement as specified in the Scheme. എന്നാണ്. ഇത് ആട്ടോമാറ്റിക് രജിസ്ട്രേഷനാണ്. ആ മെമ്പർഷിപ്പ് ഉള്ള ആൾക്ക് ആട്ടോമാറ്റിക്കായി രജിസ്ട്രേഷൻ കിട്ടും എന്നുതന്നെയാണ്. അത് ഒരു legal way of usage ആണ്. യാതൊരു സംശയത്തിനും വകയുള്ള കാര്യമല്ല. വളരെ ക്ലീയറായിട്ടാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഞാൻ ക്ലാസ് മാത്രമേ പറഞ്ഞുള്ളൂ. വേറെ വിഷയം പറയുന്നില്ല. അതുപോലെ സെക്ഷൻ 50-ലെ അമെന്റ്മെന്റ് പറയുന്നുണ്ട്, ക്ലാസ് 9-ൽ പറയുന്ന സെക്ഷൻ 15-ലെ അമെന്റ്മെന്റിൽ അതിലെ പീനൽ പ്രൊവിഷനിൽ ചില എമൗണ്ടിന് മാറ്റം വരുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. 1000 റൂപ്പികയെന്നുള്ളത് 10,000 റൂപ്പിക ആക്കിയിരിക്കുകയും 500 റൂപ്പികയെന്നുള്ളത് 5000 റൂപ്പിക ആക്കിയിരിക്കുകയുമാണ്. അത് പ്രോപ്പോർഷണൽ അല്ല. 1000 രൂപയെന്നുള്ളത് 10,000 രൂപയാക്കി അതിന്റെ പെനാലിറ്റി വർദ്ധിപ്പിക്കുകയെന്നുള്ളത് പ്രൊപ്പോർഷണലല്ല. അതു കുറച്ചുകൂടി കൂറയ്ക്കണം. 1000 രൂപയെന്നുള്ളത് 5,000 രൂപയാക്കുകയും 500 രൂപയെന്നുള്ളത് 2,000 രൂപയാക്കുകയും ചെയ്യണം. ഇത്ര വലിയ ഒരു ഡിസ്പ്രൊപ്പോർഷണലായിട്ടുള്ള ഇൻക്രീസ് എന്നുപറയുന്നത് സാധാരണ നിയമത്തിൽ ഭേദഗതികൾ വരുമ്പോൾ entertain ചെയ്യാൻ പാടില്ലെന്നുള്ളതാണ്. ഞാൻ ആദ്യമേ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇത് സംസ്ഥാനത്തിലെ എല്ലാ വെൽഫെയർ ഫണ്ട് ബോർഡുകളേയും ഇഫക്ടീവായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള ഒരു മാതൃകാപരമായ നിയമമാണ്. ഈ കോൺട്രിബ്യൂഷൻ അടച്ചതിന്റെ റസീപ്റ്റ് കാണിച്ചാൽ മാത്രമേ വണ്ടിയുടെ ടാക്സ് അടയ്ക്കാൻ സമ്മതിക്കുകയുള്ളൂ എന്നു പറയുന്നതുപോലെതന്നെ മറ്റൊരുപാട് നിയമങ്ങൾ ശ്രീ കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഉണ്ട്. കൺസ്ട്രക്ഷൻ വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ടിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം എംപ്ലോയേഴ്സ് കോൺട്രിബ്യൂഷനാണ്. എംപ്ലോയേഴ്സ് കോൺട്രിബ്യൂഷൻ ആരും കൊടുക്കുന്നില്ല. കേരളത്തിൽ വലിയ ഫ്ളാറ്റുകൾ നിർമ്മിക്കുന്ന ആരും എംപ്ലോയേഴ്സ് കോൺട്രിബ്യൂഷൻ കൊടുക്കുന്നില്ല. അപ്പോൾ നമ്പരിട്ടു കൊടുക്കണമെങ്കിൽ..... ലോക്കൽ ബോഡികളെ ഇതിന്റെ കോൺട്രിബ്യൂഷൻ റസീപ്റ്റ് കാണിച്ചാൽ മാത്രമേ ടാക്സ് അടയ്ക്കാൻ സമ്മതിക്കുകയുള്ളൂ. എന്നുപറയുന്നതുപോലെ കൺസ്ട്രക്ഷൻ വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ടിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വേണമെങ്കിൽ പറയാം. ലോക്കൽ ബോഡികൾ നമ്പരിട്ടു കൊടുക്കണമെങ്കിൽ അവരുടെ കോൺട്രിബ്യൂഷൻ കൊടുത്തതിനുശേഷം മാത്രം എന്ന് പറയാം. ചെറിയ കെട്ടിടങ്ങളെ നമുക്ക് വേണമെങ്കിൽ എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാം. വലിയ കെട്ടിടങ്ങൾ പണിതശേഷം ഒരു ശതമാനം കോൺട്രിബ്യൂഷൻ എന്നുള്ളത് ആ കോൺട്രിബ്യൂഷൻ റസീപ്റ്റ് കാണിച്ചാൽ മാത്രമേ നമ്പരിട്ട് കൊടുക്കുകയുള്ളൂ എന്നു വേണമെങ്കിൽ നമുക്ക് നിയമം കൊണ്ടുവരാം. അപ്പോൾ ഇത് ഒരു ചെറിയ ഭേദഗതിയാണെങ്കിലും തൊഴിലാളിക്ഷേമരംഗത്ത് ഒരുപാട് ഗുണപരമായ ദൂരവ്യാപകമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ പോകുന്ന ഒരു ഭേദഗതിയാണ്. ഞാൻ ഈ ഭേദഗതിയെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ട് (അമെന്റുമെന്റ്) ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു. 1985-ലെ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വെൽഫെയർ ഫണ്ട് ആക്ട് അനുസരിച്ച്—1986-ൽ നിലവിൽ വന്ന മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നാളിതുവരെ നടന്ന അനുഭവങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലും ഹൈക്കോടതിയിൽ ഇതു സംബന്ധിച്ചുണ്ടായ കേസിൽ നൽകപ്പെട്ട ചില നിർദ്ദേശങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുമാണ് ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു ഭേദഗതി ബിൽ കൊണ്ടുവരാ നിടയായത്. ഇക്കാര്യം ബില്ലിലെ Statement of Objects and Reasons-ൽ തന്നെ പറയുന്നുണ്ട്. It has been found that some bus operators put forward the defence by creating bogus partnership and showing relatives as employees to evade payment of contribution. Another device is to keep on changing the employees frequently. In order to check these kinds of evasive practices being adopted by some employers and to reduce the arbitrariness in fixing the contribution, it has become necessary to fix an amount towards welfare fund contribution payable by the employers, employees and self employed persons. അതോടൊപ്പംതന്നെ കോടതി നിർദ്ദേശവും ഈ Statement of Objects and Reasons-ൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഇവിടെ പരാമർശിക്കപ്പെട്ട ഈ ഭേദഗതി നിയമത്തിലെ 12A— Registration and membership-ന്റെ കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടായിരിക്കുന്ന അപാകതകളും പോരായ്മകളും വീഴ്ചകളും പരിഹരിക്കാൻ സാധ്യമാണോ എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. Every employee or self employed person shall, register himself with the Board as a member of the fund within one month of commencement of his service in a motor transport undertaking and obtain identity card in such manner as may be provided for in the Scheme എന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇതുകൊണ്ടുമാത്രം ഈ ബോഗസ് ഓപ്പറേഷൻ നൽകലും ബന്ധുക്കളെ തൊഴിലാളികളാക്കി നൽകലും അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമോ? കഴിയുകയില്ല എന്നുള്ളതാണ്. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് കോടതി നിർദ്ദേശത്തിൽ കൂടെക്കൂടി വ്യക്തമായി ചില പരാമർശങ്ങൾ ഉണ്ട്. അതു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടേയും ഗവൺമെന്റിന്റേയും സഭയുടേയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. The officers in the Department are sitting comfortably in their office without collecting any information while the vehicles are in operation. ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഈ സമയത്ത് വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്നു. This will defeat the object of a well-bred legislation. Therefore some strict and corrective measures are required so that every bus owner operating the vehicles should be made to pay contribution in respect of the employees engaged by him. No bus can be operated without a minimum number of employees. It is only when a permit holder employs himself in the bus, liability can be excluded, that too only for him. നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച ഒരു തൊഴിലാളിതന്നെ അയാൾ അത് ..... It is only when a permit holder employs himself with the bus, liability can be excluded, that too only for him. Apart from mere recovery, പിന്നെ റിക്കവറി ചെയ്യുന്നതിനുപകരം actual employees also should be identified and registered, so that the benefit shall go to the right people. ഈ ബനിഫിറ്റ് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ ബസ്സുടമകൾ അവരുടെ ബന്ധുക്കളുടേയോ ബിനാമിയുടേയോ പേര് കൊടുത്തിട്ട് കിട്ടേണ്ട ബനിഫിറ്റ് അവരിലേക്ക് തിരിച്ചുപോകുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടാകുമെന്ന വാദവും ഇതിനകം ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതെങ്ങനെ തടയാൻ കഴിയുമെന്ന് ചിന്തിക്കുമ്പോഴാണ് കോടതി നൽകിയിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശം വേണ്ടത്ര പരിശോധനയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് വിധേയമാക്കിയിട്ടില്ല എന്ന് മനസ്സിലാകുന്നത്. ഈ ഭേദഗതി നിയമം തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ..... The RTA at the time of issuing permit can fix the minimum number of employees required for the operation. Thereafter, along with the current records of the vehicle, the permit holder can be directed to produce registration from the welfare fund after filing list of employees with their addresses to the welfare fund. അപ്പോൾ റോഡിൽ വെഹിക്കിൾ ഇറക്കാൻ പെർമിറ്റ് നൽകുന്നതിന് മുൻപുതന്നെ അതിൽ എത്ര എംപ്ലോയീസിനെ നിയോഗിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു; അവർ ആരൊക്കെയാണ് എന്ന് ലിസ്റ്റ് കൊടുത്ത് അതും വാങ്ങിക്കൊണ്ട് വേണം ആർ.ടി.എ. യെ സമീപിക്കാൻ, അതാണ് കോടതി ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അത് അതേപടി ഈ നിയമത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ ഗവൺമെന്റിന് കഴിഞ്ഞിരുന്നുവെങ്കിൽ എല്ലാ അപാകതകളും പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നു എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ടാക്സ് അടയ്ക്കാൻ ചെല്ലുമ്പോൾ വിഹിതം അടച്ച റസീപ്റ്റ് കൂടി കാണിക്കണം. ഇത് അടച്ച് റസീപ്റ്റുമായിട്ട് അവർ പോകും. പക്ഷേ ആരുടെ പേരിലാണ് ഈ വിഹിതം അടച്ചതെന്ന് ആരു പരിശോധിക്കും. എങ്ങനെ അത് അറിയാൻ കഴിയും? അതുസംബന്ധിച്ച് യാതൊന്നുമില്ല. ഒരു ഓർഡിനൻസുകൊണ്ടുവന്ന് ഈ നിയമസഭയെ ഭരണ പ്രതിപക്ഷമെന്നുള്ള രീതിയിൽ മാറ്റി നിറുത്തി ഇത് പാസാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നതിനുപകരം ഇതൊരു ബിൽ ആയിട്ട് കൊണ്ടുവരണമായിരുന്നു. ആ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായമറിയുന്നതിനും സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കുന്നതിനും ഈ മേഖലയിൽ ഇതുവരെയുണ്ടായ എല്ലാ അനുഭവങ്ങളുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇതിനെ സമഗ്രമാക്കുകയും ചെയ്യാമായിരുന്നു എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതോടൊപ്പംതന്നെ ഈ ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് മന്ത്രി എല്ലാ കാര്യങ്ങളും പറഞ്ഞില്ല. ചില കാര്യങ്ങൾ തുടങ്ങിവച്ചു. അതുതന്നെ ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യങ്ങളായിരുന്നു. ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ നടത്തിപ്പിനുവേണ്ടി 2000 തൊട്ട് 2005 വരെയുള്ള കാലയളവിൽ ഒരു വർഷം ഒരു കോടി അൻപത്തിയൊന്നു ലക്ഷം രൂപ Administrative expense of the Welfare Fund Board ചെലവ് വന്നപ്പോൾ ആനുകൂല്യമായി കൊടുത്തത് ശരാശരി ഒരു വർഷം പതിനൊന്നു ലക്ഷത്തി എഴുപത്തിമൂന്നായിരം രൂപയാണ്. നാളിതുവരെയുള്ള തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളുടെ പ്രവർത്തനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വ്യക്തമായ ഒരു പരിശോധന നടത്താൻ ഈ സഭയിൽ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും ഇരിക്കുന്നവരെയും ഗവണ്മെന്റിനേയും ഈ സംസ്ഥാനത്തെ തൊഴിലാളി പ്രവർത്തകരെയും പ്രേരിപ്പിക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ക്ഷേമനിധി ഫണ്ട് ബോർഡുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വെള്ളാനകളായി മാറാൻ പാടില്ല. തൊഴിലാളികൾക്ക് കിട്ടേണ്ടുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഭരണച്ചെലവായി മാറുന്ന ഒരു അവസ്ഥാവിശേഷം അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനുകൂടി ഈ ക്ഷേമനിധി ബോർഡിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഭേദഗതി ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ പരിശോധന നടത്താൻ തയ്യാറാകേണ്ടതുണ്ട് എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. 1992-1993-ൽ ഈ ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഫലമായുള്ള ബെനിഫിഷ്യറീസ് വെറും രണ്ടു പേരാണ്. 1993-1994-ൽ ബെനിഫിഷ്യറീസ് വെറും 25 പേരാണ്. 2004-2005-ൽ ബെനിഫിഷ്യറീസ് 41 പേരാണ്. ഏതാണ്ട് പത്തു ലക്ഷത്തിലധികം തൊഴിലാളികൾക്ക് ആനുകൂല്യം കിട്ടേണ്ടുന്ന ഒരു സംവിധാനത്തിൽ ഇത്രയും കുറച്ച് ബെനിഫിഷ്യറീസിനുവേണ്ടി ഓരോ വർഷവും ഒരു കോടി 51 ലക്ഷം രൂപ ചെലവ് വരുത്തിക്കൊണ്ട് ഒരു ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് കൊണ്ടുനടക്കേണ്ടതിന്റെ ഔചിത്യം എന്താണ്? ഇത് വേണ്ട എന്നല്ല. ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളുടെ പ്രവർത്തനം അനുഭവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുനഃപരിശോധനയ്ക്ക്, വിധേയമാക്കണം. ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ പലതിന്റേയും ഏകോപനത്തെക്കുറിച്ച് ഗൗരവത്തോടുകൂടി ഈ സഭയിൽ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും ഇരിക്കുന്ന തൊഴിലാളി പ്രവർത്തകരുടെ, തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെ നേതാക്കൾ ചിന്തിക്കണം. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തണമെന്നുപറയാൻ കൂടി ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുന്നു. ഇത് പെട്ടെന്ന് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയച്ച് പാസ്സാക്കി എടുക്കുന്നതിനുപകരം 1985-1986 മുതലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ അനുഭവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലും കോടതി കേസുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുമൊക്കെ ഇതിനെ സമഗ്രമാക്കുന്നതിനും മൊത്തം തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ സമഗ്രമാക്കുന്നതിനുമുള്ള ഒരു അവസരമായി പ്രയോജനപ്പെടുത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ ബിൽ സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന എന്റെ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

[അദ്ധ്യക്ഷ വേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ]

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (*ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ*): സർ, ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ വളരെ വ്യക്തമായി ഇവിടെ കാര്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. ഈ അമെന്റ്മെന്റ് പാസ്സാക്കി

നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ഇതെല്ലാം തീർച്ചയായിട്ടും കണക്കിലെടുക്കുന്നതാണ്. ആദ്യം ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ നിരാകരണപ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ചില കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. ഇത് രണ്ടു ഭാഗമായിട്ടാണ് ഗസറ്റിൽ പബ്ലിഷ് ചെയ്തത്. ഒന്ന്, ബില്ലിന്റെ ഓർഡിനൻസ്. അത് കഴിഞ്ഞ് അതിന്റെ സ്കീം മറ്റൊന്നായിട്ടാണ് പബ്ലിഷ് ചെയ്തത്. അതിന് പ്രശ്നമൊന്നുമില്ല. ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ പ്രസംഗിച്ചപ്പോൾ മുതലാളിമാരുടെ വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി തൊഴിലാളികളുടെ വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം സൂചിപ്പിച്ചു. നമ്മൾ ഒരു ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി തുടങ്ങുന്നതിന് ചില ലക്ഷ്യങ്ങളൊക്കെയുണ്ട്. മുതലാളിമാരുടെ കയ്യിൽനിന്ന് എന്തെങ്കിലും പിടിച്ചുവാങ്ങി തൊഴിലാളികൾക്ക് കൊടുക്കുന്ന സംവിധാനമല്ല. എന്തിനുവേണ്ടിയാണോ ഈ ക്ഷേമം ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് അതിനുള്ള പണസമാഹരണമാണ് ഇതുകൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇവിടെ ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ 8, 8, 5 എന്ന് പറഞ്ഞു. സത്യത്തിൽ 5 ശതമാനം ഗ്രാറ്റുവിറ്റിയാണ്. ഇന്ത്യൻ ഗ്രാറ്റുവിറ്റി നിയമം അനുസരിച്ച് അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഒരു തടസ്സവുമില്ല. ഈ നിയമത്തിൽ കൊണ്ടുവന്ന് അത് നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത് നിയമപരമായി നോക്കിയാൽ Duplication of Exercise-ആണ്. പേമെന്റ് ഓഫ് ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ആക്ട് ഇവിടെ നിലവിലുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: ആദ്യമായി തൊഴിലാളികൾക്ക് ക്ഷേമനിധി നിലവിൽ വരുന്നത് 1969-ലെ ചെത്തു തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധിയാണ്. അന്ന് പി.എഫ്. ആക്ടിന്റെ പരിധിയിലോ മറ്റു നിയമങ്ങളുടെ പരിധിയിലോ വരുമായിരുന്നില്ല. അന്ന് 8,8,5 എന്ന് തീരുമാനിച്ചു. തുടർന്നുവന്ന ക്ഷേമനിധികളും അത് അംഗീകരിച്ചു. അതുകൊണ്ടാണ് അങ്ങനെ വന്നത്.

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ: അത് കഴിഞ്ഞുണ്ടായിട്ടുള്ള നിയമനിർമ്മാണങ്ങളിലെല്ലാം ഗ്രാറ്റുവിറ്റിയും പി.എഫ്.-ഉം പ്രൊട്ടക്ടഡാണ്.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: 1972-ലെ നിയമത്തിൽ ഗ്രാറ്റുവിറ്റികൂടി ഇൻക്ലൂഡ് ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. പല ക്ഷേമനിധി പദ്ധതികളിലും ഈ ഒരു സംവിധാനമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഗ്രാറ്റുവിറ്റിക്കുകൂടി ഒരു ഉറപ്പ് ഉണ്ടാകത്തക്ക നിലയിൽ വ്യക്തത ഈ നിയമത്തിൽ വരുത്തേണ്ടതാണ്. നിലവിലുള്ള നിയമപ്രകാരമുള്ള ഒരു പദ്ധതിയുണ്ടല്ലോ? ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തന്നെ വിശദീകരിച്ചു. 100 കോടി രൂപ പിരിക്കേണ്ട സ്ഥാനത്ത് 8 കോടി രൂപയേ പിരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ. ആ കുടിശ്ശിക സംബന്ധിച്ച് എന്താണ് നിലപാട്? ഇത്തരം കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു ക്ലാരിറ്റി ഉണ്ടാക്കി പോകേണ്ടതല്ലേ?

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ: പിന്നീട് വന്ന നിയമങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ, ടോഡി വെൽഫെയർ ഫണ്ട് ആക്ട് നിലവിൽ വരുമ്പോൾ ഈ സംരക്ഷണം തൊഴിലാളികൾക്കില്ലായിരുന്നു. അതുകൊണ്ടാണ് അതിൽ പെടുത്താത്തത്. ഇപ്പോൾ ഇതിന്റെ സംരക്ഷണം ഉണ്ട്. എങ്കിലും ബസ് മേഖലയിൽ രണ്ട് തരത്തിലുള്ള തൊഴിലാളികൾ നിലവിലുണ്ട്. അതിലൊന്ന്, 20 തൊഴിലാളികളിൽ കൂടുതൽ എൻഗേജ് ചെയ്യുന്ന ഉടമസ്ഥനുണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് പി.എഫ്. ആക്ടും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇ.എസ്.ഐ. ആക്ടും എല്ലാം ബാധകമാണ്. അങ്ങനെ ഇല്ലാത്തവർക്കു വേണ്ടി യാണ് 1985-ൽ ഈ നിയമം കൊണ്ടുവന്നത്. Welfare measures എന്നതിനേക്കാൾ അവർക്കുകൂടി പി.എഫ്.-ഉം ഗ്രാറ്റുവിറ്റിയും ലഭ്യമാക്കണം എന്നതായിരുന്നു ഇതിന്റെ ഉദ്ദേശം. അതുകൊണ്ടാണ് 5,8,5 എന്നത് വച്ചത്. ഇപ്പോൾ ഈ അമെന്റ്മെന്റിനകത്തു വന്നിരിക്കുന്ന വ്യത്യാസം ഇതിന്റെ ഡിറ്റർമിനേഷൻ ഓർഡ റിലൊക്കെ വരുന്ന cumbersome process ആണ്. ഓരോ ബസും പരിശോധിച്ച് അതിൽ എത്ര തൊഴിലാളികളുണ്ട്, അവർക്ക് കൊടുക്കുന്ന വേജസ് എത്ര ഇവ തീരുമാനിച്ച് അതിന്റെ എട്ട് ശതമാനം എത്രയാണ് എന്നൊക്കെ തർക്കിച്ചു വരുമ്പോഴാണ്, ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ പറഞ്ഞതുപോലെ, ഒരാൾ പറയും ഞാൻ തന്നെയാണ് വണ്ടി ഓടിക്കുന്നത്, എന്റെ അനിയനാണ് കണ്ടക്ടർ, രണ്ടു പേരും തൊഴിലാളികളല്ല, അവർക്ക് ഞാൻ വേജസ് കൊടുക്കുന്നില്ല, പാർട്ട്ണേഴ്സാണ്, ഇങ്ങനെയുള്ള തർക്കങ്ങൾ വേണോ? അതൊരിക്കലും പ്രായോ ഗികമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയില്ല. അതിനിപ്പോൾ വച്ചിരിക്കുന്നത് ഒരു തൊഴിലാളിയെ എൻഗേജ് ചെയ്തു കഴിഞ്ഞാൽ, അവിടെ അളിയനും ബന്ധുവുമൊന്നും പ്രശ്നമല്ല ഇത്ര രൂപ വെൽഫെയർ ഫണ്ടിലയ്ക്ക് കൊടുക്കണം ഇതാണ് ഈ പുതിയ നിയമത്തിൽ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. ഇതിൽ വരുന്ന മാറ്റം അതാണ്. ഇപ്പോൾ പുതിയ വണ്ടികൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന സമയത്തുതന്നെ അതിനകത്ത് എത്ര തൊഴിലാളികളുണ്ടെന്ന് തീരുമാനിച്ച് ടാക്സ് അടയ്ക്കണം. ഇതിലെ പ്രായോഗികമായ ബുദ്ധിമുട്ടെന്ന് പറയുന്നത് ബസ് തൊഴിലാളികൾ സ്ഥിരമായി ഒരു ബസിൽ നിൽക്കില്ല. രണ്ടുമൂന്നു വർഷത്തിൽ കൂടുതൽ ഒരു ബസിൽ വർക്ക് ചെയ്യുന്നത് അപൂർവ്വമാണ്. ടെമ്പററി പെർമിറ്റിൽ ഓടുന്ന ഒരു പാട് വണ്ടികളുണ്ട്. 15 ദിവസം ഓടും. പിന്നെ 15 ദിവസം കയറ്റിയിടും. ഇവർക്ക് സ്ഥിരമായ ഒരു തൊഴിൽ സങ്കൽപം ഉണ്ടാകില്ല.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പല മേഖലകളിലും കൊല്ലം ചെല്ലുന്തോറും നിയമങ്ങൾ വരികയും തൊഴിലാളികൾക്ക് കൂടുതൽ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുകയാണ്. ചെറുപ്പക്കാരായ ബസ് തൊഴിലാളികൾക്കുണ്ടായിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ പലതും ഇന്ന് ലഭിക്കുന്നില്ല. ആ രംഗം തകർന്നു പോകുകയാണ്. ഈ മേഖലയിൽ തൊഴിലാളികളുടെ ആനുകൂല്യങ്ങളും ജോലി ഭദ്രതയും സംരക്ഷി ക്കുന്നതിന് സഹായകരമായ രൂപത്തിൽ നിയമനിർമ്മാണം നടത്തുമോ? അതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ: തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ച പ്രധാന ഭാഗമാണ് വെൽഫെയർ ആക്ടിവിറ്റീസ്. മുമ്പ് ഇവിടെ ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ പറഞ്ഞു, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് മേഖല, കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ തൊഴിലവസരം സൃഷ്ടിക്കുന്ന ഒരു മേഖലയാണ്. നമ്പർ ഓഫ് വെഹിക്കിൾസ് ഇന്ത്യയിൽ ശരാശരി നോക്കിയാൽ ഏറ്റവും കൂടുതലുള്ള സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. ഒരുപാട് പേർ തൊഴിലിനായി ആശ്രയിക്കുന്നതും പത്തു ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികളുള്ള ഒരു മേഖലയാണിത്. ആ മേഖലയുടെ പൊതുവായ സ്വാഭാവത്തെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുന്ന നിലയിൽ നമുക്ക് നിയമനിർമ്മാണത്തിലൂടെ പോകാൻ പറ്റില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുംകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് ഇത് വച്ചിരിക്കുന്നത്. ബസ് ഉടമകളും ലോറി ഉടമകളും ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നതിന് മുമ്പായി അവർക്ക് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത് എത്ര തൊഴിലാളികളാണെങ്കിലും അവർക്കുള്ള വിഹിതവും അടയ്ക്കണം. അപ്പോൾ തൊഴിലാളികൾ നേരിട്ട് ബോർഡിൽ അംഗങ്ങളാകുകയാണ്. ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ പറഞ്ഞു ഈ മേഖലയിൽ 10 ശതമാനം തൊഴിലാളികൾ പോലും ഇപ്പോൾ ഓർഗനൈസ്ഡ് അല്ല എന്ന് ട്രേഡ് യൂണിയൻ കവറേജിൽ വരുന്നത് 10 ശതമാനം തൊഴിലാളികളാണ്. ലോറി മേഖലയിൽ അതുമില്ല. ഇവർ തൊഴിലാളികളാണോ എന്ന് തീരുമാനിക്കാൻ വരുന്നിടത്ത്, ഞാൻ ഇന്ന ബസിലെ തൊഴിലാളിയാണെന്ന സർട്ടിഫിക്കറ്റോടുകൂടി തൊഴിലാളികൾ നേരിട്ട് ഈ ബോർഡിൽ അംഗങ്ങളാകും. ട്രേഡ് യൂണിയനുകളും മറ്റ് ഓർഗനൈസേഷനുകളും കുറച്ചുകൂടി ഓർഗനൈസ് ചെയ്താൽ മുഴുവൻ തൊഴിലാളികളേയും ഇതിൽ അംഗങ്ങളാക്കാൻ കഴിയും. അവരുടെ കൂടി എമൗണ്ട് ഇതിൽ വരും. അപ്പോൾ പിന്നെ എമൗണ്ട് കുറച്ചു എന്ന് പറയുന്നതിൽ അർത്ഥമില്ല. നമ്മുടെ ആവശ്യത്തിന് ഇതിനകത്തുനിന്ന് പണം ചെലവഴിക്കാനും വെൽഫയർ ആക്ടിവിറ്റീസിനാവശ്യമായ പണം ഇതിൽനിന്ന് സംഭരിക്കാനും കഴിയും. നേരത്തെ ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ പറഞ്ഞതുപോലെ ഈ ബസ് മേഖലയിൽ പരമാവധി പതിനഞ്ചോ ശതമാനം മാത്രമേ മുതലാളിമാരുള്ളൂ. ബാക്കിയെല്ലാവരും, സ്വയം തൊഴിൽ കണ്ടെത്തുന്നവരും 5 തൊഴിലാളികളുടെ കയ്യിൽ നിന്ന് 25,000 രൂപ വീതം വാങ്ങി 2 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് ചെയ്സിസ് വാങ്ങുന്ന തരത്തിലുള്ളവരുമാണ്. അവർ മുതലാളിമാരുടെ ഗണത്തിലാണ് വരുന്നത് പത്തിരുപത്തഞ്ച് സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് സ്ഥാപനത്തിന്റെ നേതൃത്വം വഹിച്ചിരുന്ന ആളായിരുന്നു ഞാനും. മന്ത്രിയായതിന് ശേഷം വിട്ടുനിൽക്കുകയാണ്. ഇതിൽ സർക്കാരിന്റെ വിഹിതത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഈ ക്ഷേമപദ്ധതിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ ഫണ്ട് തികയാതെ വരികയാണെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റ് അതിനു വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കും. പല ക്ഷേമനിധികളുടെ പെൻഷനും മറ്റും കൊടുക്കുന്നത് ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ടാണ്. അതിനുള്ള പ്രൊവിഷനുണ്ട്. അതിനൊന്നും ബുദ്ധിമുട്ടില്ല. റീ-രജിസ്ട്രേഷന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. ഇപ്പോഴുണ്ടായിരുന്ന സ്കീമിൽ നിന്ന് ടോട്ടലായിട്ട് വേറെ ഒരു സ്കീമിലേക്ക് പോവുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് റീ-രജിസ്ട്രേഷൻ ആവശ്യമായി വരും. തൊഴിലാളികൾ നേരിട്ട് അംഗങ്ങളാവുകയോ താൽപ്പര്യമുള്ളവർ അതിന് മുൻകൈ എടുത്താലോ ഒന്നും വിട്ടുപോകില്ല. ഇപ്പോഴുള്ളവരുടെ അംഗത്വം നഷ്ടമാകില്ല. പക്ഷേ പുതിയ സ്കീമിൽ അവർ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യേണ്ടി വരും.

ശ്രീ. ടി.പി. രാമകൃഷ്ണൻ: അവർ automatic ആയിട്ട് പുതിയ സ്കീമിൽ വരണം. അല്ലാതെ വീണ്ടും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യണമെന്നുള്ള നിലപാടല്ല വരേണ്ടത്.....(ബഹളം).....

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ: അത് automatic ആയിട്ട് വരും. ഇപ്പോഴുള്ളവരുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ പോകില്ല. പക്ഷേ അവർ പുതിയ സ്കീമിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യേണ്ടി വരും. അത് ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ബാക്കി കാര്യങ്ങൾ സബ്ജക്റ്റ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കമ്മിറ്റിയിൽ ഡിസ്ക്കസ് ചെയ്യാം. ശ്രീ. വി. ഡി സതീശൻ പറഞ്ഞ പെനാൽറ്റി യുടെ കാര്യം ക്ലാസ് ബൈ ക്ലാസ് ഡിസ്ക്കഷൻ സമയത്ത് നോക്കാം. ബഹുമാന പ്പെട്ട ഡോക്ടർ നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ പറഞ്ഞ കാര്യം, ഇപ്പോൾ ഇതിന കത്ത് മുഴുവൻ ആളുകളെയും കൊണ്ടുവരാനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ്. ഏതെങ്കിലും ഒരു വാഹനത്തിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളിക്കെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു. ഒരു വാഹനത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യാവുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണത്തിന് ഒരു പരിധിയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇതിനകത്ത് ബോഗസ് വരാനുള്ള സാദ്ധ്യത കുറവാണ്. ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ അങ്ങയുടെ നിരാകരണ പ്രമേയം പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല..

മി. സ്പീക്കർ: നിരാകരണ പ്രമേയം സഭയുടെ അനുമതിയോടെ നിരാകരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ശ്രീ. വി.ഡി. സതീശൻ അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല.

ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ, അങ്ങയുടെ 2(ബി) ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫയർ ഫണ്ട് (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ ഭക്ഷ്യവും തൊഴിലും ഭവന നിർമ്മാണവും സംബന്ധിച്ച VII-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....
പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly